auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.70, Frankreich FF 3.40, Griechenland Dr. 22.–, Großbritannien £ –.25, Israel i £ 2.20, Island iKr 55.–, Italien Lit. 400, Jugoslawien Din 11.–, Kanada can. $ –.75, Korsika FF 4.50, Luxemburg lfr. 27.–, Niederlande hfl 2.–, Norwegen nkr. 4.50, (inkl. moms.), Österreich ö. S 15.–, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45.–, Südafrika R –.60, Schweden skr 3.50, (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11.–, USA US $ –.90. Printed in Germany.

E1418D

Heft 21 14. Oktober 1972 DM 2.–

100 km/h: So wird die Praxis aussehen













Alle deutschen Autos

Viele neue Modelle für die Saison 72/73: 30 Seiten Überblick mit Bildern, Daten und Preisen



Test VW Käfer 1973

MARTINI BIANCO

MARTINI ROSSO

Immer. Überall. Jederzeit.

Ein Vergnügen mehr

Den Augen die Welt neu zeigen.
Im 1PS-Tempo. Viel Zeit
für ein Vergnügen mehr. Für Martini.



MARTINI

On the rocks.

auto motor und sport
das deutsche automagazin

In diesem Heft



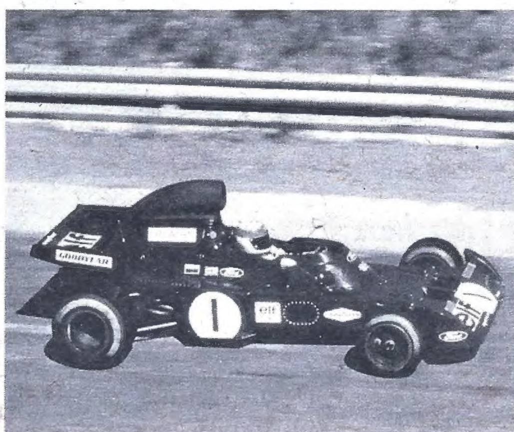
Neues Spitzenmodell der verbesserten Capri-Modellreihe ist neben dem RS der neue Capri 3000 GXL, dem ein Dreiliter V6-Motor zu sportwagenmäßigen Fahrleistungen verhilft. auto motor und sport berichtet auf Seite 40 über den 140 PS starken Capri.



Vom größten Wankelmotorenhersteller der Welt stammt der Mazda RX 2, den auto motor und sport ausgiebiger Erprobung unterzog, um festzustellen, wie gut japanische Wankelautos sind (Seite 116).



Neuester Mitstreiter in der Klasse wirtschaftlicher Kleinwagen ist der Peugeot 104, der im Gegensatz zur Konkurrenz über vier Türen verfügt. Ein erster Fahrbericht schildert, was der kleine Peugeot sonst noch zu bieten hat (Seite 152).



Mit einem Sieg beim Großen Preis von Kanada konnte Jackie Stewart zwar den Titelgewinn von Emerson Fittipaldi nicht mehr verhindern, doch verhalf dieser Erfolg dem Schotten zum zweiten Platz in der Weltmeisterschaftswertung (Seite 173).

Namen und Nachrichten

Zusammenarbeit zwischen Volvo und DAF

Die schwedische Volvo-Gruppe und DAF haben über eine enge Zusammenarbeit auf technischem und finanziellem Gebiet grundsätzliche Übereinstimmung erzielt. Nach einer vorläufigen Übereinkunft wird sich Volvo mit 33 Prozent an der van Doornes Personenautofabrik DAF beteiligen, in der Entwicklung, Fertigung und Vertrieb von Personenautos untergebracht sind. Wie verlautet, soll der endgültige Vertrag über die Zusammenarbeit am 1. Januar 1973 in Kraft treten.

Oktanzahl an der Tankstelle?

Nachdem bereits an allen Tankstellen in der Bundesrepublik die Preisauszeichnungs-Pflicht eingeführt ist,

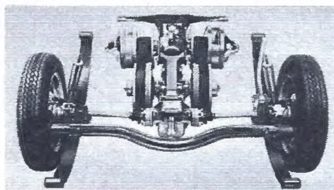
➩

Marken · Modelle · Preise



DAF

Als Nachfolger für den DAF 55 präsentierte DAF den neuen Typ 66, der sich äußerlich durch eine geänderte Vorderfront und größere Heckleuchten von seinem Vorgänger unterscheidet. Die wichtigste Neuerung betrifft jedoch die Aufhängung der Hinterräder: Der DAF 66 verfügt über eine DeDion-Hinterachse. Dadurch bleiben





die Scheiben der Variomatic unbeeinflußt vom Einfedern der Hinterräder. Anstelle des bisherigen beiderseitigen Untersetzungsgetriebes trat ein zentrales Untersetzungs- und Ausgleichsgetriebe. Obwohl die Fertigung des DAF 66 bereits angelaufen ist, soll der 55 noch einige Zeit in Produktion bleiben. Die Preise wurden mit Einführung des neuen Modells erhöht. Die neuen Preise lauten einschließlich Mehrwertsteuer (bisherige Preise in Klammern):

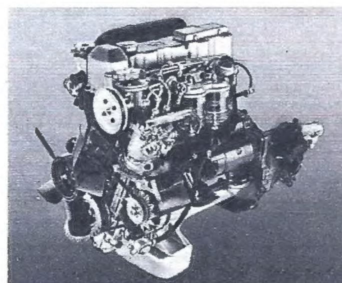
DAF 33 de Luxe 28 PS	5 695,–	(5 195,–)
DAF 33 Kombi	5 995,–	(5 495,–)
DAF 44 de Luxe 34 PS	6 495,–	(6 099,–)
DAF 44 Kombi	6 895,–	(6 499,–)
DAF 66 L 47 PS	6 995,–	
DAF 66 SL	7 395,–	
DAF 66 Marathon 55 PS	7 895,–	
DAF 66 Coupé	7 995,–	
DAF 66 Marathon Coupé	8 395,–	
DAF 66 L Kombi	7 495,–	
DAF 66 SL Kombi	7 895,–	
DAF 66 Marathon Kombi	8 395,–	

Opel

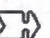
Mit drei Sonderversionen bereichert Opel das Verkaufsprogramm: „Berlinetta" heißt eine neue Ausführung des Manta, die serienmäßig mit dem 90 PS starken 1,9 Liter-Motor geliefert wird. Die Ausstattung umfaßt mit Cordsamt bezogene Sitze, Kopfstützen vorn, Kunstlederdach, Halogen-Fernscheinwerfer, heizbare Heckscheibe, elektrischen Scheibenwascher sowie Sportfelgen mit Gürtelreifen. Die „Kadett-Sportlimousine" und das „Kadett-Sportcoupé" erhalten serienmäßig den 1,2 Liter-S-Motor mit 60 PS, ein Sportlenkrad, Halogen-Fernscheinwerfer, heizbare Heckscheibe und ebenfalls Sportfelgen und Gürtelreifen. Die in begrenzter Stückzahl angebotenen Sondermodelle kosten DM 500,– weniger als die Serienausführungen mit vergleichbarer Zusatzausstattung. Bei Lieferung mit automatischem Getriebe beträgt der Preisvorteil DM 700,–. Ebenfalls zu einem Sonderpreis, der DM 200,– unter dem Listenpreis liegt, gibt es nun ein „Automatic-Paket", das neben dem automatischen Getriebe Kopfstützen und Sicherheitsgurte für die Vordersitze enthält.

Neu im Opel-Programm ist der Rekord 2100 D mit einem Vierzylinder-Dieselmotor, der mit einem Hubraum von 2068 ccm (Bohrung x Hub: 88 mm x 85 mm) 60 PS bei 4400 U/min leistet.





Das Dieseltriebwerk besitzt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle und eine obenliegende Nockenwelle, die von einer Kette angetrieben wird und die parallel hängenden Ventile über Schlepphebel betätigt. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 22,0 : 1, das maximale Drehmoment von 12,0 mkg



Der Millionen-Test

Millionen Kilometer auf Michelin 'zX' Reifen werden
Tag für Tag auf den Straßen der ganzen Welt gefahren:
auf guten Straßen – auf schlechten Straßen;
auf glatter Fahrbahn – auf rauher Fahrbahn;
auf geraden Strecken – auf kurvenreichen Strecken;
im Sommer und im Winter.

Sparsame Fahrer – und Fahrer, die nicht aufs Geld sehen
reife Jahrgänge – und junge Leute beiderlei Geschlechts:
sie alle testen Michelin 'zX' Reifen im täglichen Einsatz.

Ihr Testurteil über den 'zX' lautet:
- sagenhaft in der Kilometerleistung
- sicher und problemlos in
  Kurven und beim Bremsen auf nassen Straßen
- ausgezeichnet im winterlichen Einsatz
- unübertroffen in seiner Fertigungsqualität

So sieht der Millionen-Test der Michelin 'zX' Reifen aus.
Doch überzeugen Sie sich selbst! Der Michelin 'xZ' Reifen
stellt sich zum Test in jeder Situation der Fahrpraxis.

MICHELIN



Preisausschreiben

10 Flugreisen für 2 Pers.
mit Reiseführung – alles inklusive – 6 Tage in 6 Hauptstädten Europas
Amsterdam – Brüssel – London – Paris – Madrid – Rom (wahlw. DM 5000,–)

100 Sofortbild-Kameras
im 9teiligen Auto-Set

500 weitere schöne Preise
Michelin Reiseführer Deutschland

Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind alle Personen, ausgenommen die Mitarbeiter der Michelin Reifenwerke AG und deren Angehörige.
Jeder Teilnehmer ist nur zu einer Einsendung berechtigt.
Alle ausgesetzten Preise werden unter die Einsender richtiger Antworten verlost.
Ein Notar wird die Verlosung beaufsichtigen.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.
Durch ihre Einsendung erkennen die Teilnehmer diese

a Das Bild oben zeigt vorwiegend Michelin 'zX' Reifen.
Wieviele Reifen sind insgesamt abgebildet? .... Reifen

b Wieviele der Reifen im Bild oben sind keine Michelin 'zX' Reifen? (Sie erkennen es am Profil!) .... Reifen

c In der wievielten Zeile des Textes zwischen Reifenbild und Firmenschriftzug steckt ein Fehler? .... te Zeile

3 Lösungszahlen in Teilnahmeschein eintragen. Schein ausschneiden und auf Postkarte kleben. (Auch gewöhnliche Postkarte mit den 3 Lösungszahlen genügt.) Mit 30-Pfennig-Marke freimachen, Absender deutlich lesbar angeben, bis 31. 10. 1972 (Poststempel) einsenden an:

2-(2867)-D

Namen und Nachrichten

wird in Bonn erwogen, auch die Angabe der Oktanzahlen vorzuschreiben.

Wankel im Motorrad

Die Audi NSU Auto Union AG und die Wankel GmbH haben mit dem japanischen Motorradhersteller Yamaha einen Lizenzvertrag abgeschlossen, der die japanische Firma berechtigt, Wankelmotoren zwischen 20 und 80 PS für Motorräder herzustellen. Nach dem kürzlich abgeschlossenen Vertrag mit dem englischen Motorradproduzenten BSA ist dies nach Mitteilung von Audi NSU der insgesamt 23. Lizenzvertrag. Yamaha ist mit einer Jahresproduktion von rund 650 000 Motorrädern nach Honda der zweitgrößte Motorradhersteller in Japan. Mit dem drittgrößten Hersteller Suzuki besteht bereits seit zwei Jahren ein Lizenzvertrag, während mit dem viertgrößten Hersteller Kawasaki im Augenblick noch verhandelt wird.

Österreich: 1,6 mm Reifenprofil

In Österreich ist seit dem 1. Oktober eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm für Personenwagenreifen vorgeschrieben.

Marken · Modelle · Preise

wird bei 2500 U/min erreicht. Opel gibt die Höchstgeschwindigkeit des Diesel-Rekord mit 135 km/h und die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h mit 23,5 s (Automatic 27,0 s) an. Äußerlich unterscheidet sich der Rekord 2100 D lediglich durch eine Wölbung in der Motorhaube von den Ausführungen mit Benzinmotor. Die Preise liegen je nach Ausführung zwischen DM 11 520,– und DM 12 420,–.

Renault

Renault hat die deutschen Preise für den R 5 bekanntgegeben. Der R 5 TL mit 956 ccm und 43 PS kostet danach DM 6 860,–, der R 5 L mit 845 ccm und 36 PS DM 6 580,–. Dazu kommt noch die Vorfracht bis zum Auslieferungslager. Nach Mitteilung der Deutschen Renault beginnt die Auslieferung des R 5 TL noch im Oktober, während der R 5 L erst ab Ende des Jahres importiert werden soll. Beide Modelle sind serienmäßig mit einer Krückstockschaltung ausgerüstet, für die auf Wunsch lieferbare Knüppelschaltung wird ein Aufpreis gefordert.

Chrysler/Simca

Der Preis des neuen Simca 1000 Rallye 2, der mit einem 82 PS starken 1300 ccm-Motor ausgerüstet ist und eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h erreichen soll, liegt nun fest: Er beträgt DM 7 498,– einschließlich Mehrwertsteuer.



Peugeot

Verschiedene Modifikationen erfuhr der Peugeot 304 für 1973: Die hintere Sitzbank wurde im Interesse größeren Beinraums um fünf Zentimeter nach hinten versetzt, die Heckscheibe steht nun steiler, um gleichbleibende Kopffreiheit zu gewährleisten. Neu sind ferner vergrößerte Rückleuchten, eine Zwangsentlüftung mit Schlitzen in den hinteren Dachpfosten, ein Sportlenkrad und Rundinstrumente. Einsteckvorrichtungen für Kopfstützen an den Vordersitzen sowie Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte hinten werden nun serienmäßig eingebaut.
Der Peugeot 304 kann unter der Typenbezeichnung 304 S künftig auch mit dem Motor des 304 S Coupé geliefert werden, der



bei 6000 U/min 75 PS leistet und der Limousine zu einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h verhelfen soll. Der 304 S erhält serienmäßig Knüppelschaltung, einen Drehzahlmesser, integrierte Rückfahrscheinwerfer, vordere Kopfstützen und Halogenscheinwerfer.

Volvo

Volvo gab die neuen Preise für die verbesserten Modelle des Jahrgangs 1973 bekannt. Die neuen Preise einschließlich Mehrwertsteuer lauten (bisherige Preise in Klammern):

Volvo 142 de Luxe 82 PS	13 490,–	(12 680,–)
Volvo 142 de Luxe Automatic	14 580,–	
Volvo 142 S de Luxe 100 PS	14 140,–	(13 330,–)
Volvo 142 E de Luxe 115 PS	15 265,–	
Volvo 144 de Luxe 82 PS	14 390,–	(13 555,–)
Volvo 144 de Luxe Automatic	15 480,–	(15 390,–)
Volvo 144 S de Luxe 100 PS	15 040,–	(14 130,–)
Volvo 144 E de Luxe 115 PS	16 165,–	
Volvo 144 E de Luxe Automatic	17 255,–	
Volvo 144 GL 124 PS	17 700,–	(17 150,–)
Volvo 144 GL Automatic	18 790,–	(17 600,–)
Volvo 145 de Luxe 82 PS	16 885,–	
Volvo 145 de Luxe Automatic	17 975,–	
Volvo 145 S de Luxe 100 PS	16 885,–	(15 950,–)
Volvo 164 E 160 PS	22 600,–	(21 200,–)
Volvo 164 E Automatic	23 690,–	(22 200,–)
Volvo 1800 ES 124 PS	26 150,–	(25 150,–)
Volvo 1800 ES Automatic	26 740,–	

Für das handbetätigte Schiebedach werden DM 1110,– Aufpreis verlangt, das elektrische Schiebedach kostet DM 1354,–. Die Modelle 144 GL und 164 E verfügen serienmäßig über ein Schiebedach.

2-150



Dieser Rasierer hat einen Kopf voller Ideen.

Der Kopf ist nun mal das wichtigste. Überall. Warum sollte es beim Braun sixtant 6006 anders sein. In seinem Scherkopf hat er so viele Ideen, daß er besser ist als alle Rasierer, die wir bisher gebaut haben.

Schon bei der ersten Rasur merken Sie, was in ihm steckt:

1. Gründlichkeit

Sein Scherblatt hat besondere Waben und Schlitze für Ihre verschiedenen Bärte. Stoppeln, Wirbel und flach anliegende Haare werden sauber einzeln erfaßt.

2. Sanftmut

So gründlich der Braun zum Bart ist, so sanft ist er zur Haut. Er hat ein platinveredeltes Scherblatt, das auch empfindliche Haut nicht reizt.

3. Scharfer Verstand

Die 36 Chromstahlklingen schneiden jedes Haar mit scharfem Schnitt, ohne dabei Ihrer Haut zu nahe zu treten.

4. Teamgeist

Und weil beim Braun alle Elemente synchron zusammenarbeiten, heißt sein Schersystem „synchron".

Von einem Scherkopf, der soviel Köpfchen hat, kann man natürlich auch viel erwarten. Die reine Rasur. Er kostet DM 100,–.

BRAUN

Braun sixtant 6006®
Die reine Rasur.

Fliegen mit Lufthansa – Weiterfahren mit Hertz. Denn:

„Zeit ist Geld und Geld ist teuer."

Wer viel Zeit verbraucht, der braucht viel Geld. Lufthansa und Hertz Autovermietung können Ihnen helfen, mit beidem sparsamer umzugehen. Auf Geschäftsreisen durch Fly And Drive.
Herr Wolfram Dörr, Koordinator der internationalen Abteilung einer Unternehmensberatung, fuhr früher alle 14 Tage mit seinem Wagen von München nach Brüssel. Seine Kosten waren folgende:

Und was der Geschäftsreise recht ist, ist dem Urlaub billig. Urlaub mit Fly And Drive kostet weniger, ist bequemer, sicherer und schneller. Mit Lufthansa gewinnen Sie sonst vertane Urlaubstage, und mit einem Hertz-Wagen, z. B. einem gepflegten Mercedes, sind Sie so unabhängig wie zu Hause.
Ob Geschäftsreise oder Urlaub, bei Fly And Drive ist eines sicher: Sie sparen immer Zeit und Geld.
Und genau so, meine Herren, werden die Reichen reicher.

Hin- und Rückfahrt	
1.839 km à DM 0,25*)	DM 459,75
2 Übernachtungen	DM 110,–
3 Mittagessen, 2 Abendessen	DM 90,–
Total	DM 659,75

*) Steuersatz

Mit Fly And Drive dagegen sehen seine Kosten so aus:	
Lufthansa-Flugpreis*) München – Brüssel – München	DM 328,–
Grundpreis Hertz-Mietwagen für einen Tag (Mercedes-Benz 280 S Automatic)	DM 58,–
1 Mittagessen	DM 18,–
km-Geld (75 km à DM 0,58) und Benzin	DM 48,–
Total	DM 452,–

*) Economy Class

Er spart also bei jeder Reise DM 207,75. Das sind im Jahr immerhin DM 5.193,75. Und 50 Tage. Außerdem bietet ihm der Hertz-Wagen die Beweglichkeit des eigenen Wagens.



In den gewonnenen 50 Tagen (immerhin fast ein Viertel seiner jährlichen Arbeitszeit) kann er sich wieder anderen Aufgaben widmen. Gespartes Geld und gewonnene Zeit sind doppelt verdientes Geld.

Schicken Sie uns den Coupon, wenn Sie wissen wollen, was Sie (oder Ihr Unternehmen) an Reisekosten mit Fly And Drive sparen können.

Schicken Sie mir kostenlos (Zutreffendes bitte ankreuzen):

☐ Informationsmaterial, mit dem meine Sekretärin in wenigen Minuten den Betrag ausrechnen kann.

☐ „Ferien und Auto"-Katalog für meinen nächsten Urlaub.

Name: ....

Anschrift: ....

Telefon: ....

Fly And Drive buchen Sie in Ihrem IATA-Flugreisebüro

An Fly And Drive, z. H. Herrn H. W. Zeidler, 6 Frankfurt (Main), Mannheimer Str. 15–19

Fly And Drive Hertz ®

Fliegen mit Lufthansa – Weiterfahren mit Hertz.

Hertz System Inc. 1972 FAD 5/72b.

auto motor und sport Kommentar

Wie „Stern" und „Spiegel" muß nun auch auto motor und sport seinen Verkaufspreis heraufsetzen, und zwar um zunächst zwanzig Pfennig auf den runden Betrag von zwei Mark. Für die Erhöhung läßt sich eine ganze Anzahl gängiger Begründungen anführen: steigende Aufwendungen für menschliche Arbeitskraft, teurer werdendes Material, Mehrkosten für Verpackung, Porto, Transport. Aber bei Zeitschriften kommt noch etwas anderes hinzu: Ihre Verkaufspreise blieben von der tatsächlichen Kostensteigerung jahrelang fast unberührt. Hier die Preisentwicklung von auto motor und sport seit 1949:

1949	DM 1,–
1951	DM 1,20
1957	DM 1,50
1970	DM 1,80
1972	DM 2,–

Vergleicht man das heutige Produkt mit dem dünnen, auf schlechtem Papier gedruckten Heft von 1949, dann spiegelt es mit einem ungleich höheren Aufwand an redaktioneller Arbeit und an Drucktechnik die Veränderungen dieser Zeitspanne wider – bis hin zum Vierfarbdruck, der noch vor wenigen Jahren außerhalb der Kalkulationsmöglichkeiten lag. In diesem Punkt hat sogar auto motor und sport sein Gesicht noch stärker gewandelt als die meisten übrigen Zeitschriften. Es kostet in der Herstellung heute mehr als das Doppelte als vor 10 Jahren bei einem Verkaufspreis von DM 1,50. Daß es trotzdem bisher für weniger als zwei Mark verkauft werden konnte, war allein durch den steilen Anstieg der Anzeigenerlöse möglich. Dieser wiederum entstand dadurch, daß auto motor und sport immer mehr gelesen wird (Druckauflage jetzt zwischen 520 000 und 550 000) und daß seine Leser als kaufkräftiges Publikum für die werbende Wirtschaft zunehmend interessant geworden sind.

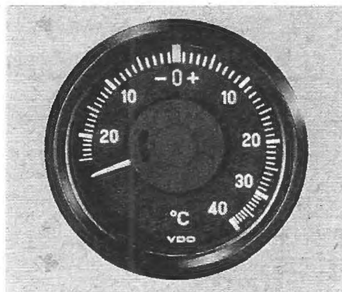
Der Anzeigenerlös muß auch weiterhin einen großen Teil der steigenden Herstellungskosten auffangen. Es ist jedoch nun ein Stadium erreicht, in dem eine Vergrößerung des Umfangs durch Anzeigen weder für den Leser noch für den Verlag sinnvoll sein kann. Auch sollte bei einer unabhängigen Zeitschrift der Anteil der Anzeigen am Gesamterlös ein vernünftiges Maß nicht überschreiten – sonst können wirtschaftliche Schwankungen Unabhängigkeit und Existenz gefährden. Die finanzielle Mitwirkung des Lesers ist darum unumgänglich geworden, und voraussichtlich muß auf die jetzige Erhöhung schon bald eine weitere folgen. Denn in die zwanzig Pfennig teilen sich Verlag, Groß- und Einzelhandel, so daß für keinen der Beteiligten viel übrig bleibt. Daß Deutschlands größte unabhängige Autozeitschrift zugleich eine der größten und besten der Welt ist, mag in diesem Zusammenhang als allzu durchsichtiges Eigenlob erscheinen. Aber der Redaktion liegt sehr daran, daß es so bleibt – und dazu braucht sie vor allem den Leser.

Briefe an die Redaktion

Zusatzinstrumente

(Siehe Heft 19, Seite 50)

In Ihrer Übersicht ist auch ein Thermometer für die Außentemperatur abgebildet, dessen Hauptzweck es laut Beschreibung sein soll, den Fahrer darüber aufzuklären, ob es friert oder taut, das heißt, ob mit Glatteisgefahr zu rechnen ist oder nicht. Es wird allerdings auch festgestellt, daß



Für gemäßigte Breiten: Außenthermometer

ein solches Instrument über die eventuelle Eisgefahr nur eine sehr unsichere Aussage geben kann. Dagegen könnte so ein Instrument eine weit wichtigere Funktion erfüllen, wenn es einen vernünftigen Meßbereich besitzen würde: nämlich eine Aussage darüber zu geben, ob es bei großer Winterkälte überhaupt noch sinnvoll ist, den Anlasser zu betätigen oder den Motor auf andere Weise zum Laufen zu bringen – durch vorheriges Anwärmen des Motors oder der Batterie oder durch Anschleppen des Wagens. Dazu reicht freilich der Meßbereich des abgebildeten Instrumentes bei weitem nicht aus, denn er endet bei minus 25 ° C – einer Temperatur, bei der der Motor noch selbstverständlich normal anspringen muß. Der Temperaturbereich, der bei uns in Finnland interessieren würde, liegt aber gerade zwischen dieser Temperatur und minus 40 ° C, während Temperaturen zwischen 35 und 40 Wärmegraden, die das Instrument anzeigen kann, nie vorkommen. In Ostfinnland und Lappland kommen sogar gelegentlich Temperaturen von minus 45 ° C vor; die spürt man aber auch ohne ein Instrument.

Georg Muselius, Tammerfors, Finnland

Formsachen

(Siehe Heft 18, Seite 44 und „Briefe an die Redaktion", Heft 20)

An der Formgebung der in letzter Zeit erschienenen Karosserien fällt mir eines besonders auf: Stufenheck-Limousinen erhalten eine so stark abfallende Heckpartie, daß der Fahrer beim Rückwärtsfahren die Heckbegrenzung des Autos nicht sehen kann. Das ist weder praktisch noch verkehrsgerecht – es scheint eine stylistische Unsitte zu sein. Dieser Mangel ließe sich durch Absenken der Heckfenster-Unterkante und eine bessere Betonung der Wagenecken leicht beheben. Ungünstige Beispiele: Ford Taunus, Opel Ascona, Audi 80, Alfetta, Fiat 132 und BMW 520. In dieser Art sind Stufenheck-Limousinen in der Übersichtlichkeit nicht viel besser als Coupés.



Fallende Heckpartie: Ascona

Josef Tischlinger, Braunau

Rennfahrer-Schulen

(Siehe Heft 16, Seite 70 und „Briefe an die Redaktion, Heft 19)

Mit Bedauern habe ich Ihren Artikel über die Hubert Hahne-Rennfahrer-Schule gelesen. Ich war selber Teilnehmer dieser Schule und kann nur sagen, daß Herr Schruf den guten Willen eines Hubert Hahne mit keinem Wort erwähnt. Er wollte nicht bedenken, daß die ausländischen Rennschulen auch einmal klein angefangen haben, und es ist für jeden verständlich, daß im ersten Jahr nicht alles auf Anhieb klappt und daß die kleinen Mängel mit der Zeit auch ausgemerzt werden.

Peter Bienefeld, Kerken

BMW-Turbo

(Siehe Heft 19, Seite 134)

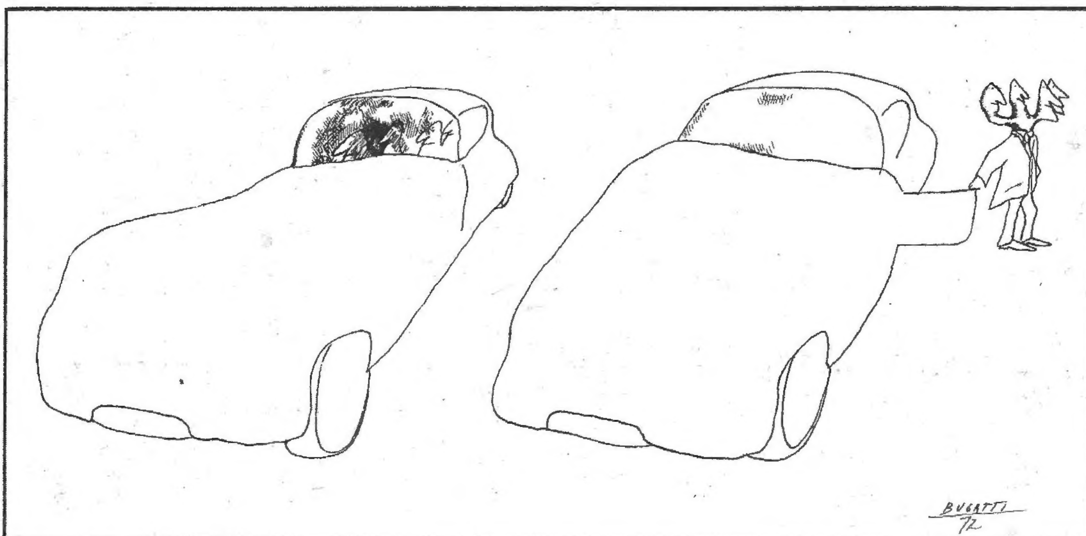
Bei aller Liebe zu den heißen Immitsch-Öfen zukunftsorientierter Automobilfabriken sind Flügeltüren nach alt-englischem Patent keine „praxisgerechten Sicherheitseinrichtungen", auch nicht in Verbindung mit einem massiven Überrollbügel. Legt jemand eine solche BMW Turbo-Flunder einmal kunstgerecht auf den Rücken, ist die Klappe zu. Wenn's nun aber gar nicht mehr anders geht und es die Sicherheit erfordert: Wie wäre es denn mit dem Einstieg in das Cockpit durch die Kiemen?

Friedrich Wienker, Hannover

Zwerenz auf der Strecke

(Siehe Heft 19, Seite 65)

auto motor und sport nimmt in Heft 19 durch den Mund seines Chefredakteurs Reinhard Seiffert mehrfach Stellung zu meinem neuen Buch „Bericht aus dem Landesinneren". Daß dies polemisch geschieht, ist gerechtfertigt durch den polemischen Charakter meines Buches. Einige Mitteilungen über mich allerdings sind unrichtig. Literarische Autoren nämlich sind heute gar nicht mehr so weltfremd, und der „weltfremde Dichter Zwerenz" will in der Tat keine „mildernden Um-



START FREI ZUM GROSSEN GEWINNSPIEL

'Auf zum Mars'

Die Gewinne:

5 Mars-Super-Reisen

Gesamtwert: DM 50.000,–

Gewinnen Sie eine der **5 Traumreisen** zum Weltraumhafen Cape Kennedy. Zu einem Raketenstart. Vielleicht zum Mars! Außerdem zwei unvergeßliche Wochen Urlaub bei den gastfreundlichsten „Mars-Menschen" der Welt: Bei Le Mars, nahe dem Missouri.

Oder je DM 10.000,– in bar!

Sie sehen, mitmachen lohnt sich immer!

So wird's gemacht:

* Mars 10 mal in roten Blockbuchstaben auf Papier schreiben!
* Oder einfach 10 Mars-Papierhüllen sammeln!
* Oder beide Möglichkeiten kombinieren!

Mars gibt's bei jedem Kaufmann!

Schicken Sie insgesamt **10 Bogen** — alle Einsendungen haben die gleiche Gewinnchance – richtig frankiert bis zum 1.12.1972 (Datum des Poststempels) an:

MARS
2 Hamburg 100

Die Gewinner werden notariell ausgelost.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Mars bringt verbrauchte Energie sofort zurück.

Mars Schokoladen GmbH, Düsseldorf MR 72/6p

Briefe

stände" haben, auch nicht als Autofahrer, denn er fährt seit einem Jahrzehnt kein Jahr weniger als dreißigtausend Kilometer, und meist Autobahn, wobei er der Reihe nach VW, Borgward Isabella, Opel Kapitän, BMW 2002 ti, BMW Touring 2000 tii gefahren hat und jetzt bei einem BMW-Sechszylinder gelandet ist.
Zwerenz folgt auch nicht seinem Freund Hans Dollinger nach, auch wenn das Zwerenz-Buch „Bericht aus dem Landesinneren" im September 72 erschienen ist, während



Auto-Feind und Auto-Narr: BMW-Fahrer Zwerenz

Dollingers „Die totale Autogesellschaft" schon im Frühjahr 72 vorlag. Wenn es bei Dollinger heißt „Das Auto ist eine Fortsetzung des Krieges mit anderen Mitteln" und bei Zwerenz: „Die Autobahn ist wie der Krieg", so hat da nicht Zwerenz von Dollinger abgeschrieben, denn derlei harte Worte werden heute von vielen Zeitgenossen geäußert, niemand mache Primärrechte geltend, ein moderner Autor sammelt ja gerade die Redensarten der Leute als Indizien. Im übrigen lag der Mittelteil des Zwerenzschen Buches, der die Autobahn betrifft und den Titel „Die Strecke" trägt, bereits im Frühjahr 1971 fertig vor, eine Feature-Fassung wurde am 15. 10. 71 vom Hessischen Rundfunk gesendet, also lange *vor* dem Erscheinen des Dollingerschen Buches. Eben weil die Sendung ein so eminentes Hörer-Echo einbrachte und auch die Wiederholungen auf größtes Interesse stießen, nahm Zwerenz „Die Strecke" in sein Buch auf.
Der Unterschied zwischen dem Band von Dollinger und dem von Zwerenz ist denn auch der, daß Dollinger eine theoretische und dokumentarische Streitschrift gegen das Auto vorlegt, während Zwerenz kein solcher Auto-Feind ist, wie Reinhard Seiffert ihm nachsagt. Zwerenz versucht vielmehr, durch essayistische Analyse seiner eigenen Erfahrungen sich selbst auf die Schliche zu kommen. Mindestens ist Zwerenz ebenso Auto-Narr wie Auto-Feind, und damit ähnelt er vielen, ja den meisten Autofahrern. Das eben macht es ja so schwierig, zu radikalen Lösungen, die gleichwohl notwendig werden, zu kommen: Wir lieben unsere mörderischen Fahrzeuge. „Bericht aus dem Landesinneren" bevorzugt die analytisch-polemische Methode. Lösungen werden nicht geboten, wer sich aber zum Nachdenken anregen läßt, kommt zu diesen Schlußfolgerungen:

- Wenn wir das Auto retten wollen, müssen wir es zuerst dort aufgeben, wo es nicht zu retten ist. Wir brauchen autofreie Innenstädte.
- Wenn der Verkehr in den Innenstädten aus Gründen der Ökonomie und Lebensqualität auf die Massenverkehrsmittel verlagert werden muß und wenn die Autofahrer sich damit abfinden, daß ihnen die Citys versperrt werden, gewinnen sie erst die Legitimation zurück, für den Verkehr außerhalb der Städte bessere Straßenverhältnisse zu fordern.
- Die Autofahrer müssen ihre gemeinsamen Interessen endlich härter und konsequenter als bisher vertreten. Haben

sie erst die Innenstädte den Fußgängern und kommunalen Verkehrsmitteln zurückgegeben, können sie mit vollem Recht verlangen, daß außerhalb der Städte keine veralteten Straßen mehr gebaut werden. Die einzige moderne Autostraße ist die Autobahn. Neuangelegte zweispurige Bundesstraßen, auf denen sofort wieder Tempo 100 deklariert wird, sind ein idiotischer Anachronismus. Die Kommunen haben entweder schnelle öffentliche Verkehrsmittel wie U-Bahn, S-Bahn, Bus-Linien einzurichten oder aber mehrspurige Autobahnen zu bauen. Alles andere gehört ins 19. Jahrhundert.

- Eine solche Lösung erfordert, daß die Steuern, die der Autofahrer zahlt, nicht mehr zweckentfremdet werden dürfen, wie es bisher geschieht. Der Betrug am Kraftfahrer muß endlich aufhören.
- Wer die Kommunen in die Lage versetzen will, daß sie in den städtischen Innenbezirken ausreichend Massenverkehrsmittel einsetzen können, kommt nicht umhin, eine Kommunalisierung des Bodens in den Citys zu vertreten, weil anders die Kosten nicht aufgebracht werden können. Die Reform des Bodenrechts ist eine Voraussetzung der Verkehrsreform.
- Wenn die Kraftfahrer und Autoliebhaber sich nicht in Kürze zu solchen einschneidenden Änderungen aufraffen können, sieht die Zukunft des Autos trübe aus. Nicht nur werden wir in den Städten und auf den Straßen am individuellen Autoverkehr erstikken, auch die Produktionserweiterung der Kraftfahrzeugindustrie ist dann hinfällig, ja die Produktion selbst kann ins Stocken geraten. Die Folgen für die allgemeine Wirtschaft wären katastrophal. Von diesen verkehrspolitischen Lösungen abgesehen, sind auch Veränderungen im Kfz-Bau selbst notwendig.

Briefe

Reinhard Seiffert hat gewiß recht, wenn er schreibt, die Autounfälle könnten nur aus der Welt geschafft werden, wenn man das Auto aus der Welt schaffe, welche Idylle die Rückkehr zum Reitpferd verlangte, das aber ist ein Sportinstrument, kein Verkehrsmittel mehr.

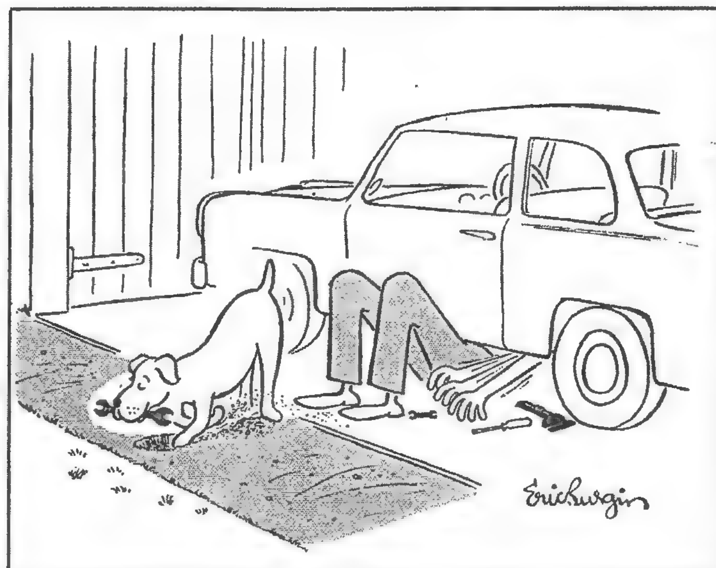
Wir werden also mit dem Auto leben müssen. Gerade aber diejenigen unter uns, die das Auto retten wollen, weil sie gern mit ihm fahren, müssen das Übel bei der Wurzel pakken.

Ich halte es für eine leichtfertige Verleitung zum Massenmord und Massenselbstmord, daß man den Einbau von Halteaurten noch nicht gesetzlich vorgeschrieben hat. Die gleiche Schuld trifft die Autobauer, die immer schnellere Wagen auf die Straße schikken. Es ist geradezu widernatürlich, die Höchstgeschwindigkeit der Wagen auf über 200 km/h hinaufzuschrauben. Die jetzt im Verkehr befindlichen heißen Öfen der betreffenden Firmen sind das absolute Maximum. Auch bei guten Straßenverhältnissen wird das Reaktionsvermögen des Normalfahrers überfordert. In diesem Sinne deute ich, nur als Beispiel, den BMW 520 als erfreuliches Zeichen. Man kann nur hoffen, die Autoindustrie ist klug genug, von der Sucht nach noch höheren Geschwindigkeiten abzugehen.

Geschieht dies aber nicht, müßte der Gesetzgeber erwägen, Führerscheinklassen mit besonderen Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen. Das sicherste Mittel nämlich, einen jungen Menschen oder jedenfalls noch unerfahrenen Autofahrer umzubringen ist, ihm einen Porsche oder BMW 2002 ti an die Hand zu geben. Der Erwerb tödlicher Schußwaffen ist schließlich auch an einen Waffenschein gebunden. Wenn sich weiterhin jeder Anfänger in einen extrem schnellen und starken Wagen setzen und die Straßen entlangrasen kann, womit er sich und andere gefährdet, muß die Gesellschaft einschreiten – oder eben die Industrie sich weise beschränken.

Gerhard Zwerenz,
Nieder-Roden

Was Gerhard Zwerenz hier schreibt, klingt anders als sein Buch: Es ist diskutierbar, wenn auch nicht gerade neu. Der Kern des Problems dürfte darin liegen, daß Zwerenz bisher nicht zur Kenntnis genommen hat, wie ernst und



gewissenhaft die Auseinandersetzung um das Auto schon seit langem geführt wird. Der literarische Effekt, den er mit seinem Buch erzielt, geht auf Kosten der Sache — das läßt sich an vielen Unrichtigkeiten seiner Darstellung leicht nachweisen. Daß er bekennt, nicht nur Auto-Feind, sondern auch Auto-Narr zu sein, ändert daran nichts: Feindschaft und Narrheit sind in dieser Sache wohl kaum ausreichende Kategorien. R. S.

Zinsengericht

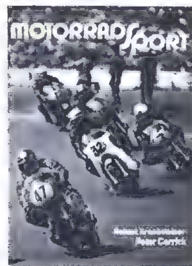
(Siehe Heft 18, Seite 62)

Der Beitrag ist zu begrüßen, weil er für den Leser eine gute Kaufhilfe sein kann. Zwei Punkte aber gehen am Ziel vorbei:

- Das Herunterhandeln eines Monatszinssatzes von 1,2% auf 0,9% ist kein Geschäft, wenn man denselben Kredit auch für 0,5% bekommen kann. Eine solche Alternative sollten Sie Ihren Lesern gar nicht erst empfehlen (zur Orientierung: Bei drei Jahren Laufzeit entsprechen 1,2% Zinsen pro Monat einer Effektivverzinsung von 28% pro Jahr, bei 0,9% immer noch 21%, bei 0,5% dagegen 11,7%).
- Die Aufnahme eines teureren Kredits bei einem Händler oder einer Agentur lohnt sich keineswegs, wenn damit das Ziel verfolgt wird, sich bei seiner Bank einen anderweitigen Kredit offenzuhalten. Im Gegenteil: Der anderweitige Kredit kann damit verbaut werden. Vernünftiger ist es, sämtliche Finanzierungen bei der eigenen Bank zu nehmen, die ihren Kunden kennt und die Finanzierung den individuellen Verhältnissen anpassen kann. Eine Kreditaufstockung oder ein Zwischenkredit ist heute bei der Bank nichts Ungewöhnliches.

Dr. Hans Schlöter, Mühlheim

BÜCHER



Motorrad-Sport

Von Helmut Krackowizer und Peter Carrick. 328 Seiten, 368 Abbildungen, davon 68 in Farbe. Verlag Welsermühl, München. Preis: DM 65,–.

Der Sport, der mit Motorrädern getrieben wird, ist praktisch genauso alt wie das Motorrad selbst; schon um die Jahrhundertwende setzten sich mutige Männer auf störrische Kisten und rannten um die Wette. Mit ihnen beginnt dieses großformatige Buch, und wenn man dem Krackowizer-Band ein Kompliment machen möchte, dann tut man es am besten gleich zu Anfang. Denn hier werden Bilder gezeigt, die man so schnell nicht wieder zu sehen bekommt: Lederbekleidete Burschen auf altmodischen und weitgehend ungefederten Fahrgestellen, in deren Mitte der Verbrennungsmotor erste Triumphe feierte. Am Hubraum ließ man es zu dieser Zeit nicht fehlen; die unförmigen Rennmaschinen zeichneten sich teilweise durch Zweizylinder-Motoren mit fast zweieinhalb Liter Volumen aus, und die Leute, die diese Ungetüme betrachteten, hofften nur, „daß die Kurven genügend stark überhöht sind, damit sich der Fahrer nicht umbringt".

Daß die Zeit weiterging, daran besteht nach der Lektüre kein Zweifel mehr: Man erlebt die jüngere Vergangenheit der BMW-Rennmaschinen und der berühmten ausländischen Marken, wie Norton, Velocette, Moto Guzzi und Gilera. Und man erlebt die heutige Zeit: Agostini demonstriert mit abgewinkeltem Bein, wie man jetzt um rennsportlichen Lorbeer kämpfen muß, und Honda zeigt, daß es wichtig ist, viele Zylinder in der Rennmaschine zu haben – notfalls sogar sechs.

Ein schönes Buch und ein teures. Es kostet 65 Mark, aber es ist gut zu wissen, daß man dieses Geld gut angelegt hat.



Die Autos im Deutschen Museum

Von Richard von Frankenberg und Max Rauck. 93 Seiten, 43 Schwarz-weiß-Fotos, Motorbuch Verlag, Stuttgart. Preis: DM 9,80.

Seit der Eröffnung des Deutschen Museums im Jahre 1906 werden dort auch Automobile gezeigt – heute sind es mehr als 85. Ältester Vertreter ist ein Cugnot-Dampfwagen von 1770, während die automobile Neuzeit durch das erste Auto mit Wankelmotor, den NSU Wankel-Spider und durch einen Porsche 917 repräsentiert wird. Dazwischen liegt vieles – das T-Modell von Ford etwa, der Opel Raketenwagen und – als besondere Rarität – ein Chassis des ehemaligen Auto Union-Rennwagens mit Sechzehnzylinder-Motor. Keine Frage: die Fotos, die man in diesem Buch findet, machen Appetit auf eine Abteilung des Deutschen Museums, die immer bedeutender wurde.

auto motor sport

Marktspiegel Was ist Ihr Auto heute wert?

Allgemeine Tendenz: Im Mittelpunkt des Kaufinteresses stehen technisch und optisch gepflegte Gebrauchtwagen jüngerer Baujahre, wobei vor allem die auch im Neuwagengeschäft erfolgreichen Klein- und Mittelklassewagenmodelle favorisiert werden.

Welchen Preis man für einen Gebrauchtwagen erzielen kann, hängt nicht zuletzt davon ab, wie man ihn verkauft: ob privat oder an einen Händler.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen. Das ist heute (die aus Steuergründen getätigten Agenturgeschäfte eingeschlossen) bereits bei vier von fünf Neuwagenkäufen der Fall.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann, vor allem nach Einführung der Mehrwertsteuer, durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn in zunehmendem Maße gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungsnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die gebundenen Neuwagenpreise und nehmen dadurch zugunsten des Neuwagengeschäfts Verluste ihrer Gebrauchtwagenabteilungen in Kauf.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine durchschnittliche Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometern pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3–4 mm Profiltiefe)

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,– mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

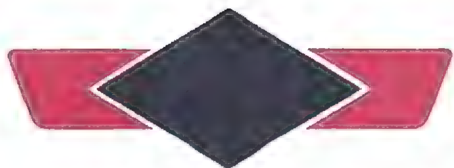
Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell.

In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

	Neupreis	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Alfa Romeo							
1300 GT Junior Coupé	13290	2250	3700	5150	6500	8300	9000
1300 Spider	13290		3200	4150	6150	8100	8800
Giulia Super	11490	1450	2600	3850	5600	7150	7900
1750 Berlina	(12790)		3000	4100	5950	7900	8500
2000 Berlina	13790					8700	9650
Duetto/1750 Spider	(15790)	2100	3750	5000	7600	9600	10700
2000 Spider	16790					10600	11900
Sprint GTV/1750 GTV	(15790)	2050	4150	5700	7700	9900	10850
2000 GTV	16790					10700	12000
Audi NSU							
Audi 60	(8350)		2550	3350	4150	5300	5750
Audi 72 L/75 L	(8890)	1550	2450	3350	4250	5600	6100
Audi Super 90	(9190)	1450	2450	3400	4350	5650	6200
Audi 100	10600			4100	5250	6700	7550
Audi 100 LS	11200			4500	5650	7150	8000
Audi 100 GL	12000					7700	
Audi 100 S Coupé	14700					9650	10500
NSU Prinz 4/L	5190	1050	1600	2000	2450	3200	3600
NSU 1000 C	5990	1200	1700	2100	2800	3600	4000
NSU TT	(7090)	1350	2050	2650	3400	4300	4900
NSU 1200 C	6690	1350	1950	2500	3000	4000	4550
NSU Ro 80	17590	3000	3900	5900	8200	10800	
BLMC							
Mini 850	5450	1450	1900	2300	2850	3600	4100
Mini 1000	5715		1950	2400	3000	3800	4300
1100/1300	6990	1600	2200	2900	3650	4600	
A. Sprite/MG Midget	(8425)	2300	2950	3700	4450		
MGB	11950	3050	4300	5500	6600	8200	
Jaguar XJ 6 2,8	26617			10800	13400	16600	18600
Jaguar XJ 6 4,2	30738			12600	15400	19400	21800
Jaguar E-Type Roadster	(27195)	5300	7700	10200	12500		
Jaguar E-Type Coupé	(28638)	5600	8100	10800	13400		
Triumph Spitfire	8950	2500	3400	3900	4700	5700	6450
Triumph GT 6	12950		3900	5300	6700	8300	
Triumph TR 4/TR 5/TR 6	16070	3100	4900	6500	7850	9700	
BMW							
1602	10645	2950	3800	4500	5700	7000	7700
1802	11195					7450	
2002	11695		4050	4850	6150	7800	8600
2002 TI/tii	13740		4100	5000	7100	8800	
1800	12870	2150	3150	4200	5650	7700	8500
2000	13790	2200	3200	4450	6200	8200	9000
2000 CS Coupé	(17660)	4200	5900	7200			
Touring 1800	11870					7900	8700
2500	18280		4900	6600	8550	11500	12600
2800	19250			6900	8750	12000	13100
3.0 S	21490					14000	15200
2800/3.0 CS Coupé	28950			10300	12000	16100	
Chevrolet							
Impala	27528	3200	5900	8000	11000	14800	
Corvette Coupé	40182	4800	8400	12400	17500	23800	
Citroen							
2 CV 4	4519	1000	1400	1700	2300	3000	3400
Dyane 4	4840	1200	1550	2000	2500	3200	3600
Ami 6/Ami 8	5983	650	1250	2300	2900	3800	
GS	8070				4450	5400	6000
ID 19/D-Special	12099	1500	3050	4300	5600	7500	8400
DS 19/DS 20/D-Super	12676	1550	3150	4800	5950	7900	8900
DS 21	14386	1650	3300	5100	6550	8800	10000
SM					17400	22600	
DAF							
33 de Luxe	5195	1000	1450	1900	2550	3150	
44 de Luxe	6099	1250	1800	2400	3200	3900	4400
55 de Luxe	6499		1900	2600	3400	4200	4900
Fiat							
500	3990	1050	1300	1700	2150	2600	2900
Jagst/770 S	4350	1100	1400	1800	2300	2800	3100

was ist Porogrip





...der erste Rauh-Reifen für den Winter

mit der Lauffläche, die immer rauh und griffig bleibt!

normal	Porogrip	
		Um 11% verkürzter Bremsweg auf nasser Straße
normal	Porogrip	
		Um 15% verbesserte Traktion auf Schnee

Die Aufgabenstellung, bei diesen Reifen zusätzliche Sicherheit zu erzielen, wurde durch eine Speziallauffläche erreicht, in die kleine Kunststoffteilchen von 0,2 bis 0,4 mm Durchmesser eingemischt sind.

Beim Fahren lösen sich diese Kügelchen heraus und hinterlassen kleine Saugkrater in der Lauffläche. Sie halten den Reifen rauh und griffig. Bieten mehr Sicherheit bei Nässe, auf Hartschnee und Rauhreif.

Den **Rauh-Reifen von Phoenix** erhalten Sie beim Reifenfachhandel in 2 Versionen: Als **Phoenix-Senator-Porogrip** und als **Phoenix P 110 PMS-Porogrip.**

Für diejenigen Fahrer, die im Winter auf langen Strecken unterwegs sind, nicht mit vereisten Abschnitten rechnen müssen und deshalb schneller als 100 km/h fahren wollen, ist der **Phoenix-Porogrip** ein interessanter Reifen.

Der bewährte Wintergürtelreifen **Phoenix P 110 PMS** steht selbstverständlich weiterhin in unbespikter und bespikter Ausführung zur Verfügung.

P®

PHOENIX hat ihn!

auto motor sport Marktspiegel

	Neupreis	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Fiat							
850 Lim.	4750	1150	1550	1950	2500	3100	3450
850 Coupé	(6490)	1750	2400	2800	3450	4200	
850 Spider	7800	2000	2750	3400	4150	5200	
127	5990					4250	4650
128	6620			2850	3600	4500	4900
124	7450	1100	1900	2450	3200	4600	5300
124 Special	7990			2650	3500	5000	5700
124 Sport Coupé	11600	1850	2900	4000	5600	7500	8100
124 Sport Spider	12300	2150	3300	4700	6300	8100	8800
125	(8650)	1000	1450	2550	3800	5000	5550
125 Special	(9290)			2650	3900	5500	6100
Ford							
Escort	6485		2200	2700	3400	4300	4800
Escort GT	7920		2600	3250	4100	5100	5650
Escort Turnier	7035			2800	3600	4500	5050
12 M 1,2/1,3	(6299)	1750	2100	2600	3200		
12 M Coupé	(6899)	1850	2200	2750	3500		
12 M Turnier	(6732)	1600	2100	2650	3300		
15 M	(6888)	1800	2300	2750	3500		
15 M TS/XL	(7404)	1850	2550	3000	3700		
Taunus	7625				4250	5300	5750
Taunus GT	9520				5250	6500	7000
Taunus Coupé	8480				4800	5900	6400
Taunus Turnier	8435				4550	5750	
17 M, 1,5/1,7	(8895)	1500/1750	2300/2850	3550	4350	5350	5700
17 M Turnier	(9295)	1600	2300	3500	4500	5600	
20 M	(10390)	1700	2400	4000	4900	6150	6650
20 M TS/XL	(11235)	1900	2600	4400	5250	6600	7050
Capri 1700 GT	9310			4000	5000	6150	6700
Capri 2600 GT	10730				5400	6800	
Ford-USA							
LTD V8	23199	2100	4700	6800	9800	12700	
Mustang (T 5)	18537	2800	5100	6800	9600	12400	
Mercedes-Benz							
200	13930	2900	3800/5300	6350	7800	9700	10500
220	14374		5200	6300	7900	9850	10700
200 D	14430	3500	4600/5800	7100	8450	10200	11100
220 D	14929		5900	7300	8650	10500	11400
230	16095	2700	3750/5600	6900	8800	11000	12200
250	17871		6200	7650	9650	12000	13400
250 C Coupé	20313			8350	10300	13300	
250 S	(16261)	4100	5100				
250 SE	(17350)	4300	5350				
280 S	20591		6500	8200	10800	13400	
280 SE	22478		7150	9100	11800	14500	
250/280 SE Coupé	(30636)	6700	10000	13200	15700	20200	
250/280 SE Cabrio	(32856)	6900	10500	14000	16800	21500	
250/280 SL	(26640)	8700	10900	12700	15200	18500	
350 SL	31413					23200	24400
300 SEL 3,5	34077			13800	17400	22200	
300 SEL 6,3	44397		14700	19300	24000	30800	
Opel							
Kadett	6540	2100	2450	2900	3500	4450	4850
Kadett L	7125	2200	2650	3100	3800	4800	5300
Kadett Coupé	7580	2350	2850	3400	4100	5200	5800
Kadett Caravan	7090	2050	2500	3050	3750	4700	
Ascona 16	7895				4500	5500	
Ascona Voyage	9195				5100	6400	
Manta L	9360				5350	6600	7150
Manta SR	10501				5850	7100	7750
Rekord 1,5/1,7	9285	2200	2850	3600	4350	5350	5700
Rekord Coupé	10795	2650	3350	4150	5050	6200	6600

auto motor sport Marktspiegel

	Neupreis	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Opel							
Rekord Caravan	9765	2000	2750	3550	4450	5500	5900
GT 1900	12845			5600	6800	8300	
Commodore	(11890)	2400	3500	4600	5650	7200	7600
Commodore Coupé	(12500)	2550	3700	4800	6000	7650	8000
Commodore GS	(13187)	2600	3750	4900	6100	7750	8150
CommodoreGS/ECoupé	(15007)				7100	9000	
Kapitän	(14447)	2200	3000	5200	6800		
Admiral/L	17775	2550	3500	6550	8600	11100	12200
Diplomat V8	24392	2600	3600	8900	11800	15100	
Peugeot							
204	7480	1800	2500	3200	4200	5100	5650
304	8195				4500	5500	6100
404	9150	1900	2650	3600	4500	5600	6150
504	10940			4450	5750	7300	8200
504 Injection	12140			4750	6000	8100	9100
Porsche							
912	(17538)	5750	6800	7900			
911 T	23480	8200	9250	11000	13500	16600	17600
911 T Targa	25700		10200	12000	14600	18000	
911/L/E	27775	7900	10250	12200	15200	18500	
911 S	31500	8600	11600	14100	17000	21200	
Renault							
R 4 L	5220	1500	1800	2400	2900	3500	3900
R 8	(5598)	750	1500	2100	2700	3400	
R 10	(6225)	800	1650	2300	2950	3800	
R 6 TL	6895				3700	4700	5100
R 12 TL	7885				4200	5300	
R 16/L	8815	1900	2700	3450	4300	5600	6400
R 16 TS	9195		2900	3850	5000	6400	
Simca							
1000 LS	5148	1250	1700	2200	2650	3300	3900
1100 GLS	7298	1800	2350	3050	3750	4700	
1100 Special	7598				3850	4850	
1301 GL/Special	7998	1900	2450	3000	4000	5000	
1501 GL	7798	1900	2500	3100	3800		
Chrysler 160	8998				4100	5200	6250
Chrysler 180	9898				4600	5700	6900
Volvo							
121	(10200)	2700	3500	4300	5300		
122 S	(11350)	3100	4000	4850	6000	7700	
142	12680	3500	4600	5500	6800	8350	
144	13555	3800	4900	5900	7300	9000	10000
164	19300			7600	9800	13000	
P 1800/1800 E	21900	3200	5200	9000	11600	14400	
Volkswagen							
1200	5390	1450	1850	2200	2900	3450	3850
1300	6330	2000	2400	2750	3450	4200	4600
1302/1303	6690				3550	4300	4750
1500/1302 S/1303 S	6890	1900	2300	2600	3150/ 3600	4400	4850
Cabrio	8840	2350	2950	3500	4750	6050	
Ghia Coupé	9220	2450	3250	3900	4850	6000	
Ghia Cabrio	10160	2700	3550	4400	5350	6600	
1600 A	7760	1650	2400	3100	3800	5000	5400
1600 TL	8560	1900	2650	3450	4100	5400	5900
Variant 1600	8160	1950	2750	3400	4200	5350	5900
Variant 1600 L	8960	2050	2900	3700	4500	5800	6400
1600 L Ghia Coupé	(9145)	2250	3150	3700			
411/E/412	9670		2200	3350	4400	5550	5900
411 L/LE/412 LE	10110		2350	3650	4650	5800	6200
Variant 411 LE/412 LE	10510			4300	5200	6600	
K 70	10190				4800	6200	
914/4	12700			6100	7400	9000	

Marktbericht August

Plus für den Ascona

Die Nachfrage nach Neuwagen war im August höher als im gleichen Monat des Vorjahres (+ 13,2 Prozent). Während VW (+ 14,3 Prozent) und Opel (+ 18,5 Prozent) durchschnittlich zunahmen, buchten Ford (+ 33,7 Prozent) und BMW (+ 60,8 Prozent) größere Verkaufserfolge. Mit Steigerungsraten von über 150 Prozent ging bei den Münchnern die 1602/1802/2002-Baureihe am besten, während sich bei den Kölnern die in diesem Jahr neu auf den Markt gekommenen Modelle Consul (5409 Verkäufe) und Granada (2704 Verkäufe) auch im Ferienmonat August gut hielten und auf der Höhe der Mercedes-Modelle 200 und 220 rangierten. Gut verkaufte sich auch der Opel Ascona: Das Rüsselsheimer Mittelklasse-Auto (4094 Verkäufe) kletterte um 166,4 Punkte nach oben und war ebenso gefragt wie der Audi 100.

Hersteller	August 1972	August 1971	Veränderung in Prozent*)
Alfa Romeo	**833**	**841**	**— 1,0**
Audi NSU	**7 590**	**8 080**	**— 6,1**
Audi 60–90	1 898	2 449	— 22,5
Audi 100	4 467	3 422	+ 30,5
Sonstige	13	27	—
NSU	1 212	2 182	— 44,5
Autobianchi	**754**	**175**	**+ 330,9**
AZNP-Skoda	**333**	**277**	**+ 20,2**
BMW	**7 710**	**4 795**	**+ 60,8**
Touring	457	571	— 20,0
1602	1 165	456	+ 155,5
1800/2000	47	884	—
1802	1 984	731	+ 171,4
2002	2 381	981	+ 142,7
2500	699	475	+ 47,2
2800	188	241	— 22,0
3.0	774	454	+ 70,5
Sonstige	15	2	—
Chrysler/Simca	**6 011**	**5 096**	**+ 18,0**
Citroen	**4 007**	**4 208**	**— 4,8**
DAF	**1 285**	**1 173**	**+ 9,5**
Fiat	**11 688**	**11 418**	**+ 2,4**
Deutsche Fiat	1 261	1 210	+ 4,2
Fiat, Italien	9 453	9 532	— 0,8
SEAT, Spanien	974	676	+ 44,1
Fiat 500	1 134	1 300	— 12,8
850	533	1 349	— 60,5
127	2 853	—	—
128	3 866	3 384	+ 14,2
124	1 569	2 503	— 37,3
125	948	1 083	— 12,5
130	42	69	— 39,1
Polski-Fiat	**175**	**16**	**+ 993,8**
Ford	**18 477**	**13 816**	**+ 33,7**
17 M	90	3 190	—
20 M/26 M	20	887	—
Escort	2 792	2 178	+ 28,2
Capri	1 645	2 317	— 29,0
Taunus	5 284	4 532	+ 16,6
Consul	5 409	—	—
Granada	2 704	—	—
Sonstige	533	712	—
Honda	**133**	**245**	**— 45,7**
Leyland	**1 410**	**1 272**	**+ 10,8**

Hersteller	August 1972	August 1971	Veränderung in Prozent*)
Mercedes-Benz	**13 089**	**12 949**	**+ 1,1**
200	5 325	5 001	+ 6,5
220	3 024	3 197	— 5,4
230	1 793	1 564	+ 14,6
250	1 806	950	+ 90,1
280	313	1 609	— 80,5
300	74	142	— 47,9
350	556	298	+ 86,6
Sonstige	198	188	—
Opel	**23 315**	**19 667**	**+ 18,5**
Kadett/Olympia	7 141	6 816	+ 4,8
Rekord	8 203	7 607	+ 7,8
GT	367	174	+ 110,9
Manta	2 416	2 598	— 7,0
Ascona	4 094	1 537	+ 166,4
Commodore	829	597	+ 38,9
Diplomat, Admiral	218	300	— 27,3
Sonstige	47	38	—
Peugeot	**3 437**	**3 691**	**— 6,9**
Porsche	**81**	**100**	**— 19,0**
Renault	**10 733**	**10 751**	**— 0,2**
R 4	4 717	5 343	— 11,7
R 6	1 654	1 455	+ 13,7
R 12	1 199	1 590	— 24,6
R 16	2 508	1 941	+ 29,2
R 15/17	543	—	—
Sonstige	112	422	—
Toyota	**444**	**124**	**+ 258,1**
Volkswagen	**21 318**	**18 654**	**+ 14,3**
Käfer (Typ 1)	12 794	11 729	+ 9,1
1600 (Typ 3)	2 891	3 053	— 5,3
411 (Typ 4)	2 083	610	+ 241,5
K 70	1 871	1 852	+ 0,1
VW-Porsche	180	168	+ 7,1
Sonstige	1 499	1 242	—
Volvo	**976**	**771**	**+ 26,6**
142	218	204	+ 6,9
144	591	447	+ 32,2
145	41	33	+ 24,2
164	97	63	+ 54,0
Sonstige	29	24	—
Sonstige Deutsche	118	131	—
Sonstige Ausländer	427	424	—
Gesamt:	**134 344**	**118 674**	**+ 13,2**

*) Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

Bei einer dieser Eberspächer Verkauf- und Service-Stationen* hat Dr. Klüger seine Vollheizung gekauft und sich fachgerecht einbauen lassen.

* Über 1000 in Europa, davon rund 500 in der BRD.

1000 **Berlin 19,** Hugo Windecker, Lietzenseeufer 9b
1000 **Berlin 20,** Willi Otto, Neuendorfer Str. 69
1000 **Berlin 65,** Herbert Braatz, Koloniestr. 10/12
1000 **Berlin 30,** Gebr. Roskoden, Dennewitzstr. 37
1000 **Berlin 20,** Willi Otto, Kaiserin-Augusta-Allee 14
1000 **Berlin 30,** Gerhard Mahlow, Pohlstr. 38

2000 **Hamburg 23,** J.A. Schlüter Söhne, Ausschläger Billdeich 62-64
2000 **Hamburg 71,** Klietsch & Kummer, Bramfelder Ch. 1
2000 **Hamburg 70,** Auto-Elektrik, Rüterstr. 20-25
2000 **Hamburg 28,** Friedrich Dohmeyer, Hovestr. 28
2000 **Hamburg 26,** Reinhold Wittkamp, Hammer Deich 57
2000 **Hamburg 26,** Alfred Kruse Nachf., Eiffestr. 10
2000 **Hamburg 54,** Berthold v. Somm, Kollaustr. 68
2000 **Hamburg 90,** Carl Zöger, Hannoversche Str. 9
2148 **Zeven,** Heinrich Pils, Kanalstr. 7
2190 **Cuxhaven,** Georg Bening, Neue Reihe 4
2200 **Elmshorn,** Alfred Kruse, Otto-Hahn-Str. 3
2210 **Itzehoe,** Ing. G. Grewe KG, Brunnenstieg 10
2250 **Husum,** Willi Dawartz, Schleswig-Ch. 38
2300 **Kiel,** Werner Droege, Preetzer Ch. 102a
2350 **Neumünster,** J. Blöcker, Wagrierstr. 9
2350 **Neumünster,** Ewald Hass, Kieler Str. 164
2370 **Rendsburg,** Rdb. Auto-Dienst, Am Grünen Kranz
2370 **Rendsburg,** Schiring & Sohn, Wilhelmstr. 6
2390 **Schleswig,** Chr. Iwersen, Lollfuss 114
2390 **Flensburg,** Auto-Elektrik Iwersen, Neustadt 17a
2400 **Lübeck,** Hans Wilhelm Schiefer, Falkenstr. 56
2400 **Lübeck,** Schöberl & Co., Ziegelstr. 11
2800 **Bremen,** Willi Gerdes, Hemelinger Str. 40
2800 **Bremen,** Erich Schiller, Brunnenstr. 18
2800 **Bremen,** Bruno Schmidt, Neuenlanderstr. 83
2800 **Bremen,** Otto Hydraulik, Flurstr. 10
2800 **Bremen,** Franz Seelig, Stresemannstr. 52
2820 **Bremen-Veges.,** Helmut Dittmer, Alte Hafenstr. 68
2838 **Sulingen,** Herbert Lütge, Barenburgerstr. 16
2848 **Vechta,** Arno Janssen, Hagener Str. 24
2850 **Bremerhaven,** Wilhelm Allhusen, Borkumer Str. 23
2870 **Delmenhorst,** Werner Oberheide, Syckerstr. 34
2900 **Oldenburg,** Martin Kickler KG, Nadorsterstr. 222
2900 **Oldenburg,** Ing. E. Liedke Nachf., Ofenerstr. 20a
2940 **Wilhelmshaven,** Hans Kalveram, Ebkeriege 24
2941 **Heidmühle,** Gebr. Osterkamp, Jeversche Str. 23
2950 **Leer/Ostfr.,** Christian Appel, Bremer Str. 72
2954 **Wiesmoor,** Schröder KG
2970 **Emden,** Schneider Fritz, Am Eisenbahndock

3000 **Hannover,** Wilhelm F. Fricke, Friedländer Weg 5
3000 **Hannover,** Wilhelm Pieper, Stephansplatz 12
3000 **Hannover,** Ing. Karl Henze, Velbertstr. 4
3000 **H-Vahrenheide,** Autospez. Morgenroth, Ecknerstr. 1
3000 **Hannover,** E. G. Maurer, Vahrenwalder Str. 253
3000 **Hannover,** Ing. Otto Meyer GmbH, Tiestestr. 13
3000 **H-Badenstedt,** Hubert Peichl, Empelder Str. 102
3000 **Hannover,** Paul Stolle, Vahrenwalderstr. 219
3030 **Walsrode,** Wilhelm Sattelkau, Quintusstr. 33
3030 **Walsrode,** Ernst Schrader, Albrecht-Thaer-Str. 1
3056 **Rehburg,** Heinz Schrader, Weidendamm 21
3070 **Nienburg,** Joachim Buhl, Berliner Ring 81
3070 **Nienburg,** Wilh. Fricke, Bruchweg 11
3070 **Nienburg,** Josef Müller, Hannoversche Str. 63
3071 **Wietzen,** Friedrich Dolle, Landmaschinen
3150 **Peine,** Erwin Macke, Am Silberkamp 53
3180 **Wolfsburg,** W. Rosenberg KG, Braunschw. Str. 204
3182 **Vorsfelde,** H.-P. Bätzmann, Wolfsb. Str. 26
3100 **Celle,** Philipp Wolf, Hannoversche Str. 33
3101 **Hambühren,** Werner Janssen, Bruckweg 67
3132 **Clenze,** Willi Lecour & Sohn, Karvinerstr. 1a
3140 **Lüneburg,** Eugen Krautwald, Vor dem Neuen Tor 3a
3200 **Hildesheim,** Wilh. Gloris, Auto-Licht, Römerring 96
3200 **Hildesheim,** Fritz Schmidt, Butterborn 30
3250 **Hameln/Weser,** Alfred Reichelt, Morgensternstr. 6-10
3282 **Steinheim,** Spier & Sohn, Industriestr. 11
3300 **Braunschweig,** Carl Amme, Hamburger Str. 262
3300 **Braunschweig,** Kurt Rauch, Illerstr. 58
3300 **Braunschweig,** Wilh. Fricke, Ludwigstr. 14
3320 **S-Lebenstedt,** Elektro- u. Dieseld., Bruchmachtersenstr. 63
3321 **S-Lichtenberg,** Wolfgang Hentig, Burgbergstr. 32
3330 **Helmstedt,** Albrecht Ranft, Walbecker Str. 11a
3352 **Einbeck,** Ernst Reissig & Söhne, Hannoversche Str. 7-11
3380 **Goslar,** Hellmut Schmid & Co., Okerstr. 10
3380 **Goslar,** F. Wüllner, Vienenburgerstr.
3400 **Göttingen,** Wolfgang Streichert, Stresemannstr. 17
3400 **Göttingen,** Willi Dettenberg, Groner Landstr. 33
3400 **Göttingen,** Carl Sommer, Große Breite 1
3410 **Northeim,** Otto Erstling, Mauer-Mühlenstr.
3410 **Northeim,** Hasso Streichert, Berliner Allee 1
3450 **Holzminden,** Ing. Karl Rabke, Karlstr. 22
3470 **Höxter,** Bodo Henniges, Albaxerstr. 2
3470 **Höxter,** Alfons Wroblewski, Eichendorfstr. 20
3500 **Kassel,** Kraney & Stolz KG (Fil.), Luisenstr. 51/2

4600 **Dortmund,** Eugen Boss, Rosemayerstr. 14
4770 **Soest,** Heinrich Tölle, Wisby Ring 10
4780 **Lippstadt,** Holstemeier & Keil, Erwitter Ecke, Südstr. 91
4785 **Belecke,** Wolfgang Wagener, Bahnhofstr. 40
4790 **Paderborn,** Wilh. Kispemper, Reumontstr. 56
4793 **Büren,** GEBRO Auto-Elektrik, Fürstenberger Str. 26
4800 **Bielefeld,** Ing. Josef Kalveram, Hallenstr. 9-11
4800 **Bielefeld,** Otto Haberkorn, Albrechtstr. 38
4811 **Ummeln,** Manfred Horstkoetter, Gütersloher Str. 270
4812 **Brackwede,** Helmut Rosin, Am Speksel
4830 **Gütersloh,** Walter Sieg, Vennstr. 47
4832 **Wiedenbrück,** Fahrzeugfabrik WEKA Knöbel oHG
4900 **Herford,** Wilfried Hagemeier, Ernstmeierstr. 24
4910 **Lage/Lippe,** Adolf Büker, Heidensche Str. 80
4920 **Lemgo,** Dipl.-Ing. H. J. Langenau, Lagesche Str. 61
4930 **Detmold,** Paul Altekrüger, Klingenbergstr. 8
4950 **Minden/W.,** Georg Nolte, Marienwall 8
4970 **Bad Oeynhausen,** Hans Meyer, Weserstr. 50

5000 **Köln-Ehrenfeld,** Adalbert Wahl GmbH & Co. Melatengürtel 101-101a
5000 **Köln 30,** Fr. Er. Nietzel, Schönsteinstr. 5
5000 **Köln-Bayenthal,** Brünker & Co. Karthäuser Wall 20a
5000 **Köln-Deutz,** Jakob Daub & Sohn, Deutz-Kalker-Str. 50
5000 **Köln-Osth. 91,** Andreas Schramm, Frankf. Str. 700
5000 **Köln-Müh.,** Wisser & Münch, Berg.-Gladb. Str. 240
5000 **Köln-Ehrenfeld 30,** G. v. Umbscheiden, Ehrenfeldgürtel 112/122
5020 **Frechen-Marsdorf,** Mertlich, Otto-Hahn-Str. 13
5040 **Brühl,** Hans Rauch, Kurfürstenstr. 39
5090 **Leverkusen-Küppersteg,** Gottfried Neuerburg GmbH & Co., Heinrichstr. 9-23
5100 **Aachen,** M. Zimmermann, Roermonderstr. 4
5160 **Düren,** Wilhelm Zywzok, Arnoldsweilerstr. 75
5200 **Siegburg,** Florian Lindner, Wilhelmstr. 173
5216 **Niederkassel,** Matthias Schumacher, Kölner Str. 127
5230 **Altenkirchen,** K. Schmidt & Sohn, Frankfurter Str. 9
5249 **Hamm/Sieg,** Hans-J. Görgen, Vor der Huth 7
5252 **Ründeroth,** Christian Schmidt oHG, Hüttenstr.
5275 **Bergneustadt,** Werner Faulenbach, Kölner Str. 304
5300 **Bonn,** Hüller & Brunn, Lievelingsweg 82
5320 **Bad Godesberg,** Theodor te Poel Sohn, Kölner Str. 57
5350 **Euskirchen,** Werner Schrader, Kölner Str. 92-102
5350 **Euskirchen,** Willi Weisweiler, Eifeler Ring 75
5400 **Koblenz,** A. Benedello, Karthäuser Str. 14-18
5400 **Koblenz,** W Klinkhammer, Brendenweg 14-16
5427 **Bad Ems,** Fahrzeugbau A. Lotz, Arzbacherstr. 20
5439 **Bad Marienburg,** Willi Panthel, Langenbacherstr. 18
5440 **Mayen,** Richard Preil, Oberer Ring 6
5450 **Neuwied,** Vogtmann & Herold oHG, Danziger Str. 4
5500 **Trier,** Dorner & Volbach, Rudolf-Diesel-Str. 1
5500 **Trier,** Heinrich Morgenweck, Hohenzollernstr. 2
5500 **Trier,** Jakob Weiler KG, Metternichstr. 6
5520 **Bitburg,** Hans Riewer KG, Saarstr.
5560 **Wittlich,** Ing. M. Stolz KG, Rudolf-Diesel-Str.
5568 **Daun,** Hemmerling, Trierstr. 16
5600 **W-Barmen,** Dr. Ernst Friedrichs, Unterdörnen 91
5600 **W-Barmen,** Edmund Herhahn, Fried.-Engels-Allee 341
5630 **Remscheid,** Edmund Klaiss oHG, Neuenkamper Str. 22-28
5650 **Solingen,** Karl Röhrle, Schlagbaumer Str. 92
5650 **Solingen-Höhscheid,** Leonh. Ebert, Neuhofer Str. 13
5790 **Brilon/Sld.,** GEBRO-Autoelektrik, Hasselborn 41a
5800 **Hagen-Vorhalle,** Paul Epple KG, Schwerter Str. 15
5810 **Witten,** Bendick & Czech, Neddenburgweg 23
5812 **Herbede,** W. Kogelheide, Wittener Str. 14
5828 **Ennepetal-Milspe,** Bubenzer & Bock, Ambrosius-Brand-Str. 30a
5840 **Schwerte,** Friedrich W. Ditges, Klusenweg 10
5868 **Letmathe,** Alfred Kosian, Autohof Dechenhöhle
5868 **Letmathe,** Wydra & Grebe oHG, Hagener Str. 187
5880 **Lüdenscheid,** Wilhelm Schöneborn, Altenair Str. 70
5900 **Siegen,** Max Grieb, In der Hüttenwiese 1
5900 **Siegen,** Richard Römer, Sieghütter Hauptweg 11
5931 **Hüttental-Weidenau,** Ulrich Althaus, Am Friedrich-Flender-Platz
5956 **Grevenbrück,** Josef Dolle, An der Bundesstr. 236
5990 **Altena,** Hans Gloer, Hagener Str. 10

6000 **Frankfurt,** Kraney & Stolz, Mainzer Landstr. 143-145
6000 **Frankfurt,** C. Friedrichs, Schlitzer Str. 10
6000 **Frankfurt,** Karosseriebau Klenk, Königsberger Str. 25
6000 **Frankfurt-W,** Dipl.-Ing. Schmitt, Ohmstr. 1-9/Voltastr.
6000 **Frankfurt-O,** Dipl.-Ing. Schmitt, Sonnemannstr. 39
6000 **Frankfurt,** Harry Treuling, Eschersheimer Landstr. 548
6100 **Darmstadt,** Sextro KG, Escholbrücker Str. 18
6100 **Darmstadt,** Franz Strobl, Bleichstr. 2 und Elisabethenstr. 51
6120 **Michelstadt/Odw.,** Werner Krämer, Industriestr.
6140 **Bensheim,** Gunter Schmidt, Wormser Str. 50
6200 **Wiesbaden,** Anton Finster, Schiersteiner Str. 21b
6200 **Wiesbaden,** Gebr. Schäufele GmbH, Bahnhofstr. 29-31
6250 **Limburg/L.,** Oswald Scherer, Konrad-Kurzbold-Str. 6
6254 **Elz, Kr. Limburg/L.,** Ernst Müller, Friedhofstr.
6300 **Giessen/L.,** Ludwig Fetzer KG, Steinstr. 81/83
6300 **Giessen/L.,** Schäfer & Heinricht, Steinstr. 52-54
6338 **Bad Vilbel,** Karl Eberhardt & Sohn, Kasseler Str. 2
6348 **Herborn,** Richard Römer, Burger Landstr. 8a
6360 **Friedberg,** Ernst Müller, An den 24 Hallen 1
6418 **Hünfeld,** Aul & Co. KG, Hersfelder Str. 1
6430 **Bad Hersfeld,** Schade & Sohn, Am Giegenberg 1
6450 **Hanau,** C. Ruppel & Co., Hauptbahnhofstr. 30
6451 **Bischofsheim,** Auto-Service-GmbH, Gutenbergstr. 5
6500 **Mainz,** Franz Bernard, Binger Str. 22
6520 **Worms,** Gustav Sauer, Rheinstr. 44
6530 **Bingen,** Auto-Elektrik Tiefel, Saarlandstr. 72
6600 **Saarbrücken,** Auto-Elektrik Carl Broesch, Dudweilerstr. 86-88
6600 **Saarbrücken 3,** Albert Lichius GmbH, Mainzer Str. 161
6600 **Saarbrücken 3,** Jakob Schwinn KG, Großherzog-Friedrich-Str. 11
6610 **Lebach,** Hans-Walter Weber, Saarbrücker Str. 47
6630 **Saarlouis-Fraulautern,** Auto-Licht K. Hess & Sohn, Bahnhofstr. 9
6630 **Saarlouis-Roden,** E. Boudier, Am Kirchenbach 25
6640 **Merzig,** Peter Kess oHG, Losheimer Str. 46
6660 **Zweibrücken,** Fritz Reinhard, Gabelsbergerstr. 49
6680 **Neunkirchen,** R. Schneider, Untere Bliesstr. 1
6693 **Theley,** Arnold Morbach, Tholeyer Str. 72
6700 **Ludwigshafen,** Ing. W. u. E. Seitz KG, Schanzstr. 22-24
6720 **Speyer,** Otto Friedenberger, Wormser Landstr. 67a
6720 **Speyer,** Rudolf Niedermann, Untere Langgasse 8
6730 **Neustadt/Weinstr.,** Erwin Hauck, Landauer Str. 58-60
6730 **Neustadt/Wstr.,** Fritz Kuby jr., Martin-Luther-Str. 2
6740 **Landau/Pfalz,** Friedrich Roth, Westring 4a
6748 **Bad. Bergzabern,** Richard Müller, Sudetenstr. 2
6750 **Kaiserslautern,** Willi Henn GmbH, Eisenbahnstr. 71
6753 **Enkenbach-Alsenborn 1,** August Werner
6780 **Pirmasens,** Ernst Stürzenberger, Waisenhausstr. 26-28
6790 **Landstuhl,** Willi Theiss & Söhne, Saarbrücker Str. 39A
6791 **Hütschenhausen,** R. Christmann, Am Sportplatz
6798 **Kusel/Pfalz,** Paul Königstein, Glanzstr. 50
6800 **Mannheim 1,** Heinrich Schneider KG Chr.-Friedrich-Schwan-Str. 9-11
6800 **Mannheim,** Heinrich Kocher, Au 7, 1-5
6806 **Viernheim,** Auto-Elektrik Wittich, Jahnstr. 34
6900 **Heidelberg,** Karl Nirk KG, Hebelstr. 14
6900 **Heidelberg,** L. Fath-Trippmacher, Karl-Benz-Str. 2
6920 **Sinsheim/Elsenz,** R. Nagel Autoelektrik, Danzigerstr. 1
6930 **Eberbach,** Karl Schmitt, Itterstr. 9
6940 **Weinheim,** K. Eichler, Bergstr. 107
6950 **Mosbach,** Dieter Hog, Hauptstr. 99
6972 **Tauberbischofsheim,** Ernst Eisenhauer, Mergentheimer Str. 5a
6994 **Niederstetten,** Friedrich Keitl, Oberstetter Str. 28

7000 **Stuttgart 1,** Karl Zweig, Gutenbergstr. 113
7000 **Stuttgart 1,** Autoelektrik Schellhorn, Gutenbergstr. 31
7000 **S-Untertürkheim,** Kral & Zeisel, Mettingerstr.
7000 **Stuttgart 31,** Autoelektrik Lorenz KG, Heimsheimerstr. 36
7000 **S-Wangen,** Fritz Trost KG, Kesselstr. 23
7012 **Schmiden,** J. Calwer, Rommelshauserstr. 44
7030 **Böblingen,** Robert Gross, Herrenberger Str. 35-37
7071 **Göggingen,** Ludwig Hägele, Hauptstr. 86
7056 **Beutelsbach,** Rolf Geyer, Endersbacher Str. 12
7057 **Winnenden,** Paul Kral, Ringstr. 2
7070 **Schwäb. Gmünd,** Ernst Deschler, Schwerzerallee 24
7080 **Aalen,** Josef Lipp, Bahnhofstr. 119
7100 **Heilbronn,** E. Assenheimer, Stuttgarter Str. 2
7100 **Heilbronn,** G. Berger KG, Neckarsulmer Str. 36-38
7100 **Heilbronn,** Dietrich KG, Etzelstr. 29
7110 **Öhringen,** Hans Graf Autoelektrik, Schleifbachweg 13
7120 **Bietigheim,** Auto-Wimmer, Besigheimer Str. 157
7140 **Ludwigsburg,** AUTOMATEX, Untere Kasernenstr. 18
7140 **Lbg.-Eglosheim,** Hochstrasser, Tammer Feld
7140 **Ludwigsburg,** Erwin Sulzberger, Friedenstr. 88
7141 **Auenstein,** Kälte-Frenzel, Schozacher Weg
7150 **Backnang,** Emil Alber, Industriestr. 17
7180 **Crailsheim,** Rolf Weinmann, Schöneburgstr.
7180 **Crailsheim,** Auto-Rehm, Zur Flügelau 6
7170 **Schwäb. Hall,** Ernst Deschler, Crailsheimer Str. 65
7200 **Tuttlingen,** Augustin Weinmann, Weimarer Str. 64
7211 **Rottweil-Altstadt,** A. Huber KG, Tuttlinger Str. 67
7240 **Horb,** Gustav Gramer, Neckarstr. 2
7250 **Leonberg,** Günter Wankmüller, Alte Ramtelstr. 31
7262 **Hirsau über Calw,** Erich Schöttle, Liebenzeller Str.
7270 **Nagold,** Hermann Österle oHG, Talstr. 23
7290 **Freudenstadt,** MAN-Rep.-Werkstatt, Max-Eyth-Str. 21
7290 **Freudenstadt,** Peter Seeger, Wildbader Str. 10
7300 **Esslingen,** Adolf Dörrer, Plochinger Str. 12-14
7312 **Kirchheim,** Eugen Klotz, Jesinger Str. 108
7312 **Kirchheim-Ötlingen,** Manfred Strobel, Bahnhofstr. 14
7320 **Göppingen,** Karl Buck, Meybachstr. 39-41
7332 **Eislingen/F.,** Albert Pauly, Fahrz., Wiesenstr. 12
7340 **Geislingen/St.,** Auto-Elektrik Dreher, Stockstr. 5
7410 **Reutlingen,** Otto Gockenbach, Stuttgarter Str. 39
7410 **Reutlingen,** Gottlob Maier, Tübinger Str. 89
7417 **Pfullingen,** Gottlob Maier, Daimlerstr. 7
7419 **Riederich,** Karl Flamm, Bachstr. 2-10
7441 **Grafenberg,** Paul Kächele, Mörikestr. 18
7450 **Hechingen,** Auto-Elektrik Kalbacher, Max-Eyth-Str. 4
7470 **Ebingen,** Ernst Lorch KG, Truchtelfinger Str. 60-62
7480 **Sigmaringen,** Günther Hirz, Gorheimer Str. 25
7500 **Karlsruhe,** Karrer & Barth, Kaiserallee 10c
7500 **Karlsruhe,** Karrer & Barth, Kussmaulstr. 13
7500 **Karlsruhe,** Gammerdinger & Freund, Gottesauerstr. 6
7517 **Eppingen,** O. Rossbach, Brettener Str. 68
7518 **Bretten,** Hubert Betsche, Hildastr. 16
7520 **Bruchsal,** Anton Bürk, Am Bahnhof
7530 **Pforzheim,** Rudolf Vollmar, Blücherstr. 12
7550 **Rastatt,** E. Braunagel/Brandt KG, Karlsruher Str. 20
7570 **Baden-Baden,** Wilhelm Prestenbach, Rheinstr. 73
7581 **Helmelingen b. Kehl,** Karl Bickel KG
7590 **Achern 2,** Bernd Nies, Illenauer Str. 30
7600 **Offenburg,** W. Schneider KG, Freiburger Str. 8
7630 **Lahr,** Schmidt & Hartmann, Tiergartenstr. 16
7640 **Kehl,** Auto-Licht-Dienst Fr. Stephan, Königsberger Str. 5
7700 **Singen/Hohentwiel,** Rudolf Elsässer KG, Bahnhofstr. 24
7730 **Villingen,** Gerhard Dorer, Karlsruher Str. 12
7750 **Konstanz,** Albert Siegle, Steinstr. 2
7760 **Radolfzell,** Peter Langlotz Autoelektrik
7770 **Überlingen,** Hans Bolter, Oberriedweg 15
7800 **Freiburg/Brsg.,** Keller KG, Lörracher Str. 43
7800 **Freiburg,** Erhard Kollinger, Karlsruher Str. 40a
7830 **Emmendingen,** Emil Schmolek GmbH, Weiherstr. 7
7840 **Müllheim,** Lais & Steffi, Bundesstr. 3
7850 **Lörrach,** Albert Schmid, Brombacherstr. 95
7850 **Lörrach,** Grimmeisen & Co. GmbH Brombacherstr. 87
7887 **Grenzach,** Rolf Hartmann, Baseler Str. 46
7900 **Ulm,** Karl Hafner, Einsteinstr. 25
7910 **Neu-Ulm,** Hans Bessler KG, Memminger Str. 69
7918 **Illertissen,** Rudolf Thoma, Saumweg 11
7920 **Heidenheim,** Josef Lipp, Wilhelmstr. 120
7920 **Heidenheim,** Wolfgang Näher, Talstr. 41
7930 **Ehingen/D.,** Adolf Lebsanft, Riedlinger Str. 2
7940 **Riedlingen,** Siegmund Perwein, Neue Unlingerstr. 16
7950 **Biberach/Riss,** Georg Keller, Rollinstr. 15
7950 **Biberach/Riss,** Anton Högerle, Mühlweg 19
7958 **Laupheim,** Rolf Eble, Aststr. 13
7968 **Saulgau,** W. Blickle, Herbertingerstr. 31
7980 **Ravensburg,** Helmut Klein, Jahnstr. 11
7987 **Weingarten,** Helmut Blum, Gaustr. 9
7987 **Weingarten,** Siegmund Perwein, Hahnstr. 7
7990 **Friedrichshafen,** Helmut Klein, Leutholtstr. 9
7990 **Friedrichshafen,** F. Amann & Sohn, Möwenstr. 2

8000 **München 50,** Georg Breit, Hanauer Str. 44
8000 **München 12,** J. Calwer, Landsberger Str. 125
8000 **München,** Grieb & Hofmann, Rosenheimer Str. 141
8000 **München 45,** Meinburk Meineke KG, Ingolstädter Str. 43
8000 **München 2,** Meinburk Meineke KG, Seidlstr. 13-15
8000 **München,** Eugen Spägele KG, Schmellerstr. 19
8061 **Günding,** Thomas Eggers, Bitterfeldweg 7
8070 **Ingolstadt,** Miller & Co., Brückenkopf 12
8100 **Garmisch-Partenk.,** Max Paulus KG, Zugspitzstr. 30
8170 **Bad Tölz/Alsenborn 1,** Franz Holnburger, Dietramszeller Str. 2
8190 **Traunstein-Haslach,** Max Leitl oHG, Rupertistr. 42
8190 **Wolfratshausen,** Georg Malik, Geltingerstr. 6
8200 **Rosenheim,** K. Schmitz KG, Sonnenstr. 3
8220 **Traunstein,** Max Leitl KG, Rupertistr. 42
8225 **Traunreut,** Max Leitl KG, Werner-v.-Siemens-Str. 4-6
8228 **Freilassing,** Max Weber, Ludwig-Zeller-Str. 28
8230 **Bad Reichenhall,** Hubert Bichlmaier, Tiesendorferstr. 5
8240 **Berchtesgaden,** Hans Buchwinkler, Bahnhofstr. 21
8260 **Mühldorf/Obb.,** Franz Xaver Leitl KG, Donaustr. 17
8262 **Neuötting,** Franz Xaver Leitl KG, Alter Stadtberg 14
8300 **Landshut/By.,** Alois Käufl, Stethaimerstr. 8
8300 **Landshut-Ergolding,** Georg Stangl, Meisenstr. 22
8313 **Vilsbiburg,** H. J. Nürnberg, Frontenhauserstr. 22
8330 **Eggenfelden,** Franz X. Leitl KG, Landshuter Str. 22
8350 **Plattling,** Helmut Eimer, Landauer Str. 36
8360 **Deggendorf,** Auto-Elektrik-Glas, Veilchengasse 14
8380 **Landau/Isar,** Karl Eberl, Harburgerstr. 3
8390 **Passau,** Josef Müller, Haitzingerstr. 49/51
8400 **Regensburg,** Fritz Schmidt KG, Friedensstr. 10
8400 **Regensburg,** Zollner & Söhne, Innstr. 7
8400 **Regensburg,** Jos. Knorr, Holzgartenstr. 102
8430 **Neumarkt/Opf.,** Herm. Sattelberger, Ambergerstr. 6
8440 **Straubing,** Hans Pregler KG, Chamer Str. 20
8450 **Amberg/Opf.,** Auto-Pfleger oHG, Herrnstr. 6-8
8480 **Weiden/Opf.,** Theobald Küblbeck KG, Dr.-Martin-Luther-Str. 3
8480 **Weiden/Opf.** Fritz Walcher, Dr.-Martin-Luther-Str. 22
8491 **Lohberg,** K. Biller, Lamerstr. 3
8500 **Nürnberg,** A. Finkl & Co., Gugelstr. 32
8500 **Nürnberg,** Joh. Popp, Zufuhrstr. 7
8500 **Nürnberg,** Willy Koller, Röthensteig 21
8500 **Nürnberg,** C. Weidenbach, Blumenstr. 11 und Sigmundstr. 149
8510 **Fürth/Bay.,** Herbert Fuchs, Fichtenstr. 66
8532 **Bad Windsheim,** Leonh. Schmotzer, Oberntieferstr. 7
8550 **Forchheim,** Fritz Kollenberger, Bamberger Str. 67
8580 **Bayreuth,** Erwin Knoll, Berneckerstr. 65
8581 **Warmensteinach,** Helmut Dörfler, Bayreuther Str. 388
8600 **Bamberg,** Erich Mezger, Adolf-Wächter-Str. 2
8600 **Bamberg,** Josef Müller KG, Hallstadterstr. 63
8621 **Seubelsdorf,** Hans Senger, Alte Bamberger Str. 27
8630 **Coburg,** Bauer & Pfränger KG, Karchestr. 15
8630 **Coburg,** Alfred Hommert, V. Schultestr. 4
8632 **Neustadt Cob.,** Fred Leistner, Schützenplatz 2
8641 **Wallenfels,** Günter Hofmann, Schützenstr. 19
8650 **Kulmbach,** Auto-Elektro-Thiel, Siemensstr. 3
8660 **Münchberg,** Walter Geppert, Alte Sparnecker Str. 67
8670 **Hof/Saale,** Auto-Licht Bambach, Graf-Stauffenberg-Str. 2
8670 **Hof/Saale,** Hermann Hamberger, Wunsiedler Str. 17
8671 **Oberkotzau,** Hermann Böhringer, Robert-Bosch-Str. 1
8672 **Selb,** Auto-Elektrik GmbH, Naturfreundestr. 9
8674 **Naila,** Paul Hohmann, Wilh.-Hagen-Str. 4
8700 **Würzburg,** Ernst Schlag, Randersackerstr. 58-60
8700 **Würzburg,** Werner Wagner, Versbacher Landstr. 6
8710 **Kitzingen,** Rudolf Grötsch, Repperndorfer Str. 5k
8720 **Schweinfurt,** Erich Mezger, Werner-v. Siemens-Str. 27
8750 **Aschaffenburg,** Götz & Richter, Würzburger Str. 91
8750 **Aschaffenburg,** Wilhelm Wissel, Würzburger Str. 62
8766 **Grossheubach/Main,** Emil Schenk, Miltenberger Str.
8772 **Marktheidenfeld,** Bernd Hofmann, Ringstr. 52
8800 **Ansbach,** Carl Bossert oHG, Feuchtwangerstr. 99
8832 **Weissenburg,** Rob. Walloschke, Nürnberger Str. 53
8860 **Nördlingen,** Erwin Kerner KG, Würzburger Str. 12a
8882 **Lauingen,** Günter Stein, Weihengaier Str. 1
8898 **Schrobenhausen,** Hans Kastel, Pöttmeserstr. 28
8908 **Krumbach/Schwaben,** Paul Schwehr, Kolpingstr. 26
8900 **Augsburg,** Otto Höppel KG, Blücherstr. 10
8910 **Landsberg/Lech,** Helmer & Richter, Holzhauserstr.
8920 **Schongau,** Georg Markthaler KG, Altenstätter Str. 4
8922 **Peiting,** Hans Hirschvogel, Schongauer Str. 17
8940 **Memmingen,** Ernst Weinmann, Hindenburgring 24
8948 **Mindelheim/Schw.,** Hans Schmeiser, Landsberger Str. 9
8950 **Kaufbeuren,** Georg Markthaler KG, Kemptener Str. 50
8960 **Kempten,** Michael Nussreiner, Rottacher Str. 71
8960 **Kempten,** Adolf Schleyer, Oberwangerstr. 12
8960 **Kempten,** K.H. Grossmann & Dollinger, Immenstädter Str. 67
8960 **Kempten,** Michael Nussreiner, Rottachstr. 71
8972 **Sonthofen,** Gernot Lange, Oberstdorferstr. 12
8990 **Lindau,** K.A. Bausch, Heuriedweg 18

Der neue VW-Porsche.
Jetzt beträgt der Unters



chied nur noch 750 PS.

Der VW-Porsche hat mit dem Porsche 917/10 Turbo vieles gemeinsam, z. B. den Mittelmotor, die Einzelradaufhängung, das 5-Gang-Getriebe, die Scheibenbremsen und die niedrige Stirnfläche.

Und auch in der PS-Zahl ist er ihm ein bißchen ähnlicher geworden: Er hat jetzt 100 PS, 20 mehr als bisher. In Verbindung mit dem serienmäßigen 5-Gang-Getriebe beschleunigt er damit in 10,5 sec von 0 auf 100 und ist 190 schnell.

Verglichen mit dem 917/10 Turbo (Spitze ca. 330) ist das zwar langsam. Aber verglichen mit anderen Sportwagen ist das schnell. Bemerkenswert am Motor des VW-Porsche ist aber nicht nur seine Leistung. Sondern auch seine Lage. Er ist vor der Hinterachse eingebaut — also ein echter Mittelmotor. Daraus ergeben sich erstens eine nahezu ideale Gewichtsverteilung und zweitens ein sehr tiefer Schwerpunkt. Beides zusammen macht den VW-Porsche zu einem der sichersten und kurvenstabilsten Sportwagen.

Darum ist es kein Zufall, daß alle erfolgreichen Rennsportwagen ihren Motor da haben, wo ihn der VW-Porsche hat.

Nun ist der VW-Porsche aber nicht nur in der Mitte anders als andere Sportwagen.

Vorn und hinten hat er zwei Kofferräume mit zusammen 370 l Fassungsvermögen. Und oben hat er ein festes Kunststoffdach, das man mit ein paar Handgriffen herausnehmen und im hinteren Kofferraum verstauen kann.

Das alles wird Sie vielleicht dafür entschädigen, daß der VW-Porsche nicht ganz so schnell ist wie der Porsche 917/10 Turbo.

Aber dafür ist er auch rund 375.000 Mark billiger.



PORSCHE

Der neue VW-Porsche 914/2,0

VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH, 714 Ludwigsburg, Postfach 1108

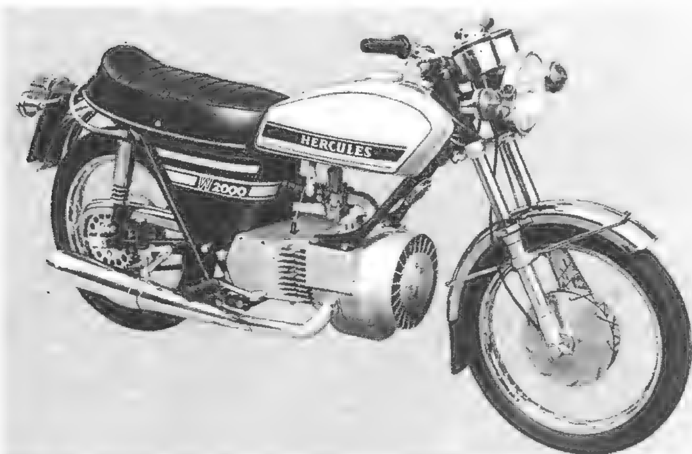
Informationen

Vega-Vision

Weitaus intensiver als bislang vermutet sind ganz offensichtlich die Wankel-Intentionen des amerikanischen Autogiganten General-Motors. Material-Dispositionen für eine ungewöhnlich große Anzahl solcher Triebwerke und die Ausschreibung eines Auftrages für Bearbeitungsmaschinen zur Serienproduktion ließen in der letzten Zeit die Beobachter der amerikanischen Automobil-Wirtschaft aufhorchen. Angesichts solch massiver Indizien äußerte sich G.M. dann bemerkenswert offen zu den anstehenden Wankelprojekten. In etwa zwei Jahren, so gab man in Detroit zu, wird ein Chevrolet Vega mit Wankel-Maschine in größerer Stückzahl auf den Markt kommen. Schon jetzt sind die Produktions-Vorbereitungen in vollem Gange. Und es gilt als beschlossene Sache, daß die Fabrikation der ersten Serie von Kreiskolben-Motoren in der hauseigenen Hydramatic-Getriebe-Fabrik stattfinden soll. Hier soll spätestens Mitte 1975 eine Produktion von 100 000 Wankelmotoren im Jahr laufen. Schon heute hat man in Detroit recht konkrete Vorstellungen von den Daten des neuartigen Aggregates: Seine Leistung wird 150 bis 175 PS betragen, die aus einem mit 3,2 Litern Hubraum vergleichbaren Kammervolumen gewonnen werden sollen. Falls der Wankel-Vega ein Erfolg wird, womit GM rechnet, sieht die Familienplanung des Konzerns auch bei anderen GM-Marken den Wankel-Nachwuchs vor. Voraussichtlich 1978 ist dann mit „echten", eigens für diesen Motor entwickelten Wankelwagen bei Buick, Oldsmobile und Pontiac zu rechnen. Hier sollen dann erstmalig die Raumvorteile der neuen Kraftquelle konsequent genutzt werden, und GM prophezeit für diesen Zeitpunkt geräumige Autos, die außen nicht größer sind als ein Vega, der etwa das Format eines BMW 2002 hat, und es ist ferner damit zu rechnen, daß diese Autos einen Frontantrieb haben werden. Nicht minder interessant freilich als General Motors' mittel- und langfristige Wankel-Planung ist ein bedeutend eiliger anberaumtes Experiment. Eine Kleinserie von 1000 Wankel-Vegas soll noch in diesem Herbst zu einem Großversuch in der Praxis antreten. Und in diesem Punkt verläuft die Versuchspolitik des Großkonzerns gleichartig und synchron mit den Bemühungen des bedeutend kleineren deutschen Zweiradproduzenten Hercules: Hier wird noch 1972 eine Kleinserie von Motorrädern mit einem Wankelmotor von Fichtel & Sachs anlaufen.



Wankel-Versuch auf zwei und vier Rädern: GM-Vega und Hercules W 2000



Fliegende Holländer

Vielleicht ist es gut, einen Mann im Land zu haben, der sich mit der Türe voraus im Auto sicherer bewegt als mit herkömmlichem Spurhalten, damit man auf die Idee kommt: Angeregt durch Rob Slotemakers Schleuderschule richtete sich die niederländische Luftwaffe eine eigene Anti-Slip-Trainingsschule ein, um des Trudelns auch auf fester Unterlage Herr zu werden. Und in Faßberg, wo man seit vielen Jahren dem Automobilismus aufgeschlossen gegenübersteht und sich durch glänzend organisierte Flugplatzrennen auf militärischem Gelände der Sache verbunden fühlt, entlieh man sich die Idee für unmilitärisches Exerzieren. Auf einer Rundstrecke, die von 6400 verankerten Alt-Reifen gesäumt ist und auf der eine Berieselungsanlage in Verbindung mit Schmierseife ungewöhnlich glatte Straßenverhältnisse simulieren kann, sollen holländische Autofahrer in Uniform in alten Käfern, die vorne und hinten einen Rammschutz tragen, zur mittleren Reife am Steuer gedrillt werden. „Das Verkehrs-Sicherheitstraining ergänzt die Aus- und Weiterbildung des kraftfahrtechnischen Personals der Luftwaffe" – so steht es in den dienstlichen Richtlinien. Lehrgänge sind augenblicklich vorgesehen für Fahrprüfer, Fahrschulleiter und Transportoffiziere der Luftwaffe. „Zu einem späteren Zeitpunkt" aber gedenkt man die Anlage weitläufiger zu nutzen: Dann sollen auch zivile Automobilisten hier lernen können, wie man ausgleitende Autos wieder unter Kontrolle bringt.



Dienstliche Richtlinien: Anti-Slip-Einsatz

Verbrennungsrückstände ersticken Ihren Motor. Machen Sie ihm Luft. Mit STP.

Verlangen Sie beim nächsten Tanken STP-Benzin-Zusatz. Sie werden den Unterschied spüren. STP wirkt praktisch wie ein Motor-Tuning. Tief aus Ihrem Motor holt STP-Benzin-Zusatz alle Verbrennungsrückstände. Und schafft so mehr Leistung.



Wenn Sie Wert auf Ihren Wagen legen.

Tunen Sie Ihren Motor, indem Sie fahren.

Eine Dose STP in Ihren Tank – das reinigt gründlich. Kraftstoffsystem, Vergaser, Zylinder – alles wird sauber. Und bleibt sauber von Ablagerungen und Rückständen. Ihr Motor bleibt also gesund.

Zuverlässig in jedem Wagen.

STP-Benzin-Zusatz wurde wissenschaftlich entwickelt. Er gibt jedem Wagen mehr und bessere Leistung. Er hält neue Wagen in Form. Und bringt ältere Wagen wieder in Form.

Dreifacher Fortschritt.

Sie werden nicht nur überrascht sein, wieviel ruhiger Ihr Motor läuft. Sondern auch, wieviel sauberer der Auspuff ist. Vor allem aber: STP-Benzin-Zusatz bringt Ihnen spürbar mehr Kilometer.

Wir garantieren für die Wirkung von STP.

„Ich garantiere Ihnen, daß Sie zufrieden sein werden oder Ihr Geld zurückbekommen", sagt Andy Granatelli, Präsident der STP Corporation. Fragen Sie also beim nächsten Tanken nach STP-Produkten.

Ausführliche Informationen sowie Bezugsquellennachweise durch die STP Corporation Deutschland GmbH, 6000 Frankfurt/Main, Flinschstraße 51.

auto motor sport
das deutsche automagazin

Deutschlands größte unabhängige Automobilzeitschrift

Heft 21
14.10.1972
49. Jahrgang

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel
Chefredakteur:
Reinhard Seiffert
Stellvertreter:
Manfred Jantke
Fritz Reuter
Geschäftsführender Redakteur:
Klaus Westrup
Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr
Produktionsleitung:
Otto Goebel
Chef vom Dienst:
Horst Steindel
Aktuelles, Verkehr:
Uwe Brodbeck
Fahrzeugtechnik, Zubehör:
Clauspeter Becker
Sport:
Helmut Luckner
Technik, Leiter der Testabteilung:
Helmut Eicker
Testabteilung:
Michael Mehlin (verantwortlich für Testwagen)
Werner Schruf
Klaus Wießmann
Schlußredaktion:
Martin Ebergenyi
Layout:
Manfred Leenen (Leitung)
Kurt Hellmann
Günther Majunke
Fotos:
Hans Peter Seufert
Julius Weitmann
Redaktionsassistent:
Götz Leyrer
Ständige Mitarbeiter:
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dieter Korp
Helmut Zwickl
Auslands-korrespondenten:
England:
Gordon Wilkins, London
Frankreich:
Jean Bernardet, Paris
Bernard Cahier, Evian-les-Bains
Italien:
Dr.-Ing. Giovanni Conte Lurani, Mailand
Gianni Rogliatti, Turin
Österreich:
Hans Patleich, Wien
USA:
Karl Ludvigsen, New York
Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Telefon: 29 92 91
FS: 07/22 036
Postanschrift der Redaktion:
auto motor und sport, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1042



FOTO: WEITMANN

Kleinwagen

sind wieder im Kommen, seit es sich dabei nicht mehr um schlichte Verkleinerungen ausgewachsener Autos, sondern um eigenständige Konstruktionen handelt, die als vollwertige Automobile gelten können und die zudem den Vorzug besonderer Wirtschaftlichkeit bieten. Jüngster Beitrag ist der Peugeot 104, der im Gegensatz zu allen Konkurrenten sogar über vier Türen verfügt. Sein völlig neu entwickelter Vierzylindermotor mit obenliegender Nockenwelle, der quer und zugunsten optimaler Raumausnutzung stark nach vorn geneigt eingebaut ist, leistet bei einem Hubraum von knapp 1000 ccm 46 PS und treibt die Vorderräder an. auto motor und sport stellt den kleinen Peugeot in einem ersten Fahrbericht auf Seite 152 detailliert vor.

Daten und Taten

Neue Automodelle

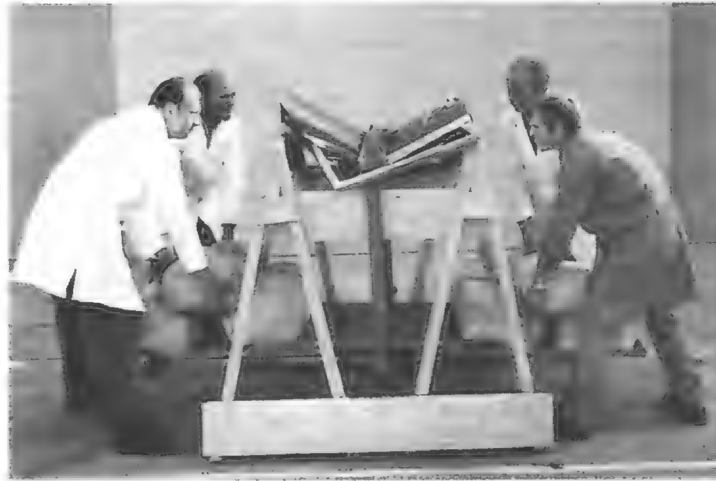
Die Reorganisation der Firma Lancia durch Fiat läuft auf vollen Touren. Im Mittelpunkt steht dabei die Entwicklung neuer, attraktiver Automodelle. Wie bereits bekannt, ist die Entwicklung eines neuen Mittelklasse-Lancia, der den Zweinockenwellen - Vierzylindermotor von Fiat benutzen wird, so gut wie abgeschlossen. Jetzt hört man gerüchtweise, daß Fiat auch den guten Namen Lancias in der Klasse der Repräsentationswagen nutzen will. Wie man hört, wird an einer Luxuslimousine gearbeitet, die von dem großen Fiat-Sechszylindermotor des Typs 130 mit 3,2 Litern, eventuell sogar mit vier Litern Hubraum angetrieben werden soll. Aus der wirtschaftlichen und technischen Verbindung mit Citroen will sich der Konzern für dieses Auto der hydropneumatischen Verbundfederung bedienen, die den großen Citroen-Modellen seit Jahren zu ihrem sprichwörtlich guten Federungskomfort verhilft. Von der französischen Firma Peugeot steht demnächst unter der Modellbezeichnung 504 TI eine leistungsmäßig verbesserte, sportlicher gehaltene Version des jetzigen 504 Injection zu erwarten.

Stabilitäts-Spritze

Der Wunsch nach höherer Sicherheit, der in der Forderung nach dem Sicherheitsauto gipfelt, beschäftigt neben den Automobilherstellern auch die chemische Industrie. Die Voss-Chemie (Uetersen) hat ein Verfahren vorgestellt, das eine Verbesserung der Stabilität der Fahrgastzelle verspricht, da es die Energieaufnahme bei seitlichen Kollisionen erhöht. Die Techniker des Unternehmens fanden quasi als Nebenprodukt der Hohlraumkonservierung heraus, daß der Schaum in den Hohlräumen nicht nur den Rost bannt, sondern zugleich einen Zuwachs an Festigkeit mitbringt.

Dieser Festigkeitsgewinn wurde durch einen einfachen Versuch demonstriert: Die Tür eines handelsüblichen Autos wird einer Knickbewegung ausgesetzt, wobei die ausgeschäumte Tür an beiden Seitenkanten unterstützt wird und die Belastung in der Mitte mit einem Stahlträger erfolgt, an dem eine Waagschale befestigt ist. Während eine nichtausgeschäumte Tür bei einer Belastung von 485 Kilogramm durchknickte, zeigte die ausgeschäumte Tür bei dieser Belastung nur eine minimale Verformung. Mit steigender Belastung nahm die Durchbiegung allmählich zu, bis sie bei 1495 Kilogramm völlig durchknickte. Selbst bei nur zu einem Drittel ausgeschäumten Türen konnte ein Festigkeitsgewinn bis zu 50 Prozent gemessen werden. Während bei doppelschaligen Seitenteilen durch Vollschäumen ein Festigkeitsgewinn zwischen 200 und 300 Prozent gegenüber nicht ausgeschäumten Teilen erzielt werden kann, muß man sich bei Türen mit Rücksicht auf den Kurbelmechanismus der Seitenscheiben mit einer Teilausschäumung begnügen. Durch eingeschäumte Plastikröhrchen wird übrigens der Wasserabfluß nicht gestört.

Das Unternehmen hat für alle gängigen Auto-Typen Schäumpläne erstellt, aus denen die zu füllenden Hohlräume und Einspritzöffnungen ersichtlich sind. Das Ausschäumen ist relativ unkompliziert und kann auch im Do-it-yourself-Verfahren ausgeführt werden. Zwei flüssige Schaumkomponenten werden in einer Plastik-Spritzflasche zusammengegossen und nach Aufschrauben einer konischen Spritztülle eingespritzt. Je nach Automodell kostet die Stabilitäts-Spritze, die zugleich gegen Rost schützt, zwischen 150 und 350 Mark. Gewichtsmäßig schlägt das Ausschäumen kaum zu Buch, denn ein Mittelklasseauto wird nur um etwa 7 Kilogramm schwerer.



Beim Belastungsversuch knickt eine normale Autotür schon bei knapp 500 kg durch, während das ausgeschäumte Bauteil mehr als die dreifache Belastung aushält.

Besser ohne Mittellinie?

Den Straßen der Bundesrepublik steht ein neuer Spikewinter bevor. Die Diskussion über dieses Winterthema hielt auch den Sommer über an und ist – das darf man positiv anmerken – von zunächst polemischen in sachlichere Bahnen gelenkt worden. Die Lobbyisten aller Seiten scheinen sich darin einig, daß die vorerst noch gegensätzlichen Forderungen – Straßenschonung einerseits, sicheres Fahren unter winterlichen Bedingungen andererseits – nicht durch ein einziges, geniales Patentrezept zu neutralisieren sind. Fortschritte verspricht derzeit allein das Mosaik-Prinzip: Die Behörden verhängten das 100 km/h-Limit, die Reifenhersteller verhalfen Spikes und Reifen zu einem synchronen, weniger Straßen-aggressiven Abrieb, und die Straßenbaufirmen kennen mittlerweile Rezepte, um durch geringere Hohlraumteile, härtere Steinbeimischungen und zähere Bindemittel – mit entsprechendem Kostenaufwand freilich – die Spikeresistenz der Fahrbahndecken zu erhöhen.

Aus dem Straßenbauer-Lager kam jetzt ein neuer Vorschlag: Er stellt zur Diskussion, die Mittellinien auf den Straßen zugunsten stärkerer Betonung der Randmarkierungen abzuschaffen. Der Vorschlag geht auf die Erkenntnis zurück, daß ein Großteil der Autofahrer an den Mittellinien „klebt" und dadurch genau fixierte, tief ausgefräste Spurrillen verursacht. Schon auf neu angelegten Straßen vermögen die Straßenbauer anzugeben, wo sich erfahrungsgemäß später Spurrillen zeigen: so nah an der Mittellinie, daß man sich fragen muß, wozu die übrigen Meter an Straßenbreite angelegt wurden. Von einer Verlegung dieser unwillkürlichen Führung der Verkehrsteilnehmer zur Seite hin verspricht man sich eine gleichmäßigere Straßenabnutzung. Man weist ferner darauf hin, daß Randmarkierungen weniger abgenutzt werden als Mittellinien und somit bis in das Frühjahr hinein als Orientierungshilfen unter schlechten Sichtverhältnissen vorhanden wären.

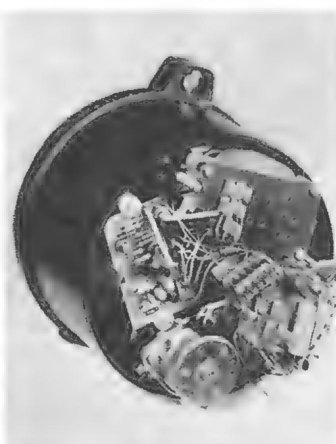
Straßenschonung und bessere Nutzung des Verkehrsraums sind die Vorteile, die dieser etwas überraschende Vor-

schlag theoretisch in Aussicht stellt. Wie er sich in der Praxis bei Nachtfahrten, Nebel oder Überholvorgängen auswirkt, kann freilich nur der praktische Versuch zeigen. Vielleicht sollte man die Idee nicht vom Tisch fegen, ohne auf die Erfahrung von Versuchsstrekken zurückgreifen zu können.

Elektronischer Fahrtschreiber

Die allgegenwärtige Elektronik findet man neuerdings auch in den Fahrtschreibern der Firma Kienzle. Das Schwarzwälder Unternehmen stellte dem mechanischen zwölf Metern aufweisen), sondern man kommt mit elektrischen Zuleitungen aus. Am Getriebestutzen erzeugt ein Geber aus den mechanischen Umdrehungen elektrische Impulse. Diese werden im elektronischen Meßsystem des Gerätes in eine Spannung umgewandelt, deren Höhe zur Fahrgeschwindigkeit proportional ist. Durch einen Regelkreis mit Stellmotor und Potentiometer wird die Position der Schreiber und der Anzeige der jeweiligen Fahrgeschwindigkeit angeglichen. Bei jeder Veränderung der Impulsfrequenz vollzieht sich innerhalb von Millisekunden die Verstellung des Schrei-





Erspart mechanische Antriebswellen: Elektronischer Fahrtschreiber

Standardmodell TCO 15 ein modernes, elektronisch betriebenes Gerät zur Seite. Bei der Fertigung dieser Neuentwicklung bedient sich Kienzle des Baukastenprinzips: Das Gehäuse des elektronischen Modells blieb gegenüber dem mechanischen unverändert. Darüber hinaus gibt es eine weitere Gemeinsamkeit: Beide Modelle können mit den gleichen automatisch auswertbaren Diagrammscheiben betrieben werden.
Different ist freilich der Einbau: Beim elektronischen Fahrtschreiber werden keine mechanischen Wellen benötigt (sie können bei größeren Lastwagen eine Länge bis zu berschlittens. Weiterhin wird über diesen Geber eine Impulsfolge erzeugt, durch die die zurückgelegte Wegstrecke im Gerät gezählt und registriert wird. Der Aufschrieb auf den Diagrammscheiben erfolgt mittels Saphirspitzen. Daneben sind Geschwindigkeit und Zeit auf Zifferblättern ablesbar, die zurückgelegte Wegstrecke erscheint auf einem siebenstelligen Zähler. Der elektronische Fahrtschreiber ist auch mit Drehzahlanzeige und -aufschrieb lieferbar. Hierbei wird das elektronische Meßsystem für die Drehzahl ebenfalls von einem am Motor angeschlossenen Geber betätigt.

Im Namen des Volkes

Aus der deutschen Verkehrsjustiz

Unaufmerksam

Die 22jährige Lehrerin aus dem Kreis Mosbach besaß im Umgang mit Autos kaum nennenswerte Erfahrung, denn sie hatte erst vor kurzem die Fahrprüfung absolviert und einen Wagen erstanden, den sie mehr schlecht als recht durch den Verkehr steuerte. Daß die Jungpilotin allerdings schon nach zwei Monaten einen Unfall verursachte, war nicht nur auf mangelnde Routine, sondern offensichtlich auch auf schlichte Unaufmerksamkeit zurückzuführen: Nachdem sie sich auf einer Nebenstraße einer Einmündung in eine stark befahrene Bundesstraße näherte, bei der es die Vorfahrt zu beachten galt, nahm sie weder von den Halt gebietenden Zeichen noch von einem rasch herannahenden Automobil Notiz. Dessen Fahrer versuchte zwar noch, das drohende Unheil durch ein schnelles Ausweichmanöver und durch vehementes Bremsen abzuwenden, aber es gelang ihm nicht mehr ganz: Beim kurz darauf folgenden Aufprall wurde seine Beifahrerin verletzt, an beiden Autos entstand ein Sachschaden von rund 3400 Mark. Daß die Lehrerin die volle Schuld an dieser Kollision traf — darüber gab es vor Gericht natürlich keinen Zweifel, weshalb der Staatsanwalt neben einer Geldstrafe auch ein Fahrverbot von zwei Monaten für durchaus angebracht hielt. Der Richter freilich mochte kein so strenges Urteil fällen — zumal die Angeklagte vor Gericht deutliche Reue zeigte.

Urteil: 400 Mark Geldstrafe

Ungeübt

Der türkische Bergmann zeigte deutliche Anzeichen von Unlust, als er von einem Freund aufgefordert wurde, ihn in seinem Automobil nach Hause zu fahren, weil er sich selbst nach dem Genuß größerer Mengen Alkohol nicht mehr ganz fahrtüchtig fühlte. Daß der Türke von diesem Ansinnen keineswegs begeistert war, hatte einen einleuchtenden Grund: Zwar besaß er eine gültige Fahrlizenz, doch war er schon einige Jahre lang nicht mehr selbst gefahren und fühlte sich deshalb im Umgang mit Automobilen begreiflicherweise unsicher. Dennoch ließ er sich schließlich überreden und startete, was er jedoch wenig später bitter bereuen sollte: In einer durchaus harmlosen Kurve innerhalb der Stadt reichten die verblaßten Fahrkünste trotz vergleichsweise geringer Geschwindigkeit nicht mehr aus, das Auto geriet auf den Gehweg, streifte eine ahnungslose Fußgängerin und kam anschließend an einem soliden Verkehrsschild abrupt zum Stehen. Während die Fußgängerin lediglich geringfügige Verletzungen erlitt, verwandelte sich das schon ziemlich betagte Automobil nahezu in einen Totalschaden. Und obwohl der Gastarbeiter schon dadurch eine erhebliche finanzielle Einbuße erlitt und auch vermerkt wurde, daß er eigentlich gar nicht Auto fahren wollte, hielt es das Gericht für notwendig, dem Angeklagten einen spürbaren Denkzettel zu verpassen.

Urteil: 750 Mark Geldstrafe, ein Jahr Führerscheinentzug.

Ab 1. Oktober ist Wirklichkeit, was vor einem Jahr vom damaligen Bundesverkehrsminister Leber angekündigt wurde: 100 km/h-Begrenzung auf allen Landstraßen. Welche praktischen Auswirkungen sind zu erwarten?

Die große Bremse



Zum ersten Mal erleben die meisten bundesdeutschen Autofahrer eine Reglementierung, mit der die freie Wahl der Geschwindigkeit drastisch eingeschränkt wird. Denn die in der Kriegs- und Nachkriegszeit bestehende Begrenzung wurde nur den wenigen bewußt, die damals über ein ausreichend schnelles Auto verfügten. Als vom 1. Oktober 1972 bis zum 31. Dezember 1975 datierter „Großversuch" markiert die vom ehemaligen Bundesverkehrsminister Leber durchgefochtene generelle 100 km/h-Begrenzung auf Landstraßen einen neuen Abschnitt in der Entwicklung des deutschen Straßenverkehrs: Nach einer Periode zunehmender Verflüssigung – mit der die noch stärker zunehmende Verkehrsdichte wenigstens annähernd ausgeglichen werden konnte – folgt nun eine Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus. Obwohl Leber bei der Realisierung seines Plans im Jahre 1971 von seiten einiger Länderminister durchaus ernsthaften Widerstand vorfand, setzte er sich doch mit dem Argument durch, es gehe um eine Verringerung der Unfallzahlen. Die Versuchsergebnisse der Länder Hessen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, die in eigener Regie 100 km/h-Teststrecken eingeführt hatten, wurden nicht abgewartet. Am 11. November 1971 stimmten bei der Konferenz der Länderverkehrsminister alle Bundesländer der 100 km/h-Reglementierung zu. Einige der Minister hatten an ihre Zustimmung die Bedingung geknüpft, daß es sich um einen auf 2 bis 3 Jahre befristeten Versuch handeln müsse. Nach Ablauf der Versuchsfrist soll dann aufgrund von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen darüber entschieden werden, ob die Begrenzung aufgehoben, beibehalten oder aber modifiziert wird, wobei natürlich auch die Möglichkeit einer weiteren Reduzierung des Tempos denkbar ist.

Schilder nur für Ausnahmen

Alle Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit einem Fahrstreifen pro Richtung unterliegen dem 100 km/h-Limit. Da die generelle Begrenzung zugleich Bestandteil der Straßenverkehrsordnung ist, erübrigt sich – wie in Ortschaften – eine entsprechende Beschilderung. Dagegen müssen solche Straßen, auf denen ein Tempo von 120 km/h zulässig ist, beschildert sein. Folgt einem solchen Straßenstück wieder eine 100 km/h-Straße, so müssen die Behörden mit Schildern auf den Tempowechsel aufmerksam machen – ausgenommen nach Ortsdurchfahrten. Autobahnen und mehrspurige Straßen bleiben nach wie vor frei von einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung, was jedoch nicht eigens angekündigt wird.

Möglicherweise werden verunsicherte Automobilisten – zumindest während der Übergangszeit – auch auf jenen Straßen mit 100 km/h fahren, die von der Limitierung ausgenommen sind.

Argumente gegen eine schematische Begrenzung pflegte Minister Leber zunächst mit dem Hinweis zu kontern, daß gut ausgebaute Landstraßen von der Begrenzung ausgeklammert werden könnten. Im November 1971 wurde dann allerdings bekannt, daß Ausnahmen nur bis zu einem Tempo von maximal 120 km/h zulässig sein würden. Inzwischen hat sich gezeigt, daß solche Ausnahmen praktisch kaum eine Rolle spielen werden: Die vom Bundesverkehrsministerium ausgearbeiteten Richtlinien setzen derart strenge Maßstäbe für Ausnahmen, daß auch bereitwillige Straßenverkehrs-Behörden Mühe haben werden, entsprechende Straßen zu finden. Der hessische Staatsminister Karry, der Richtgeschwindigkeiten und individuelle Begrenzungen je nach Strecke für weit bessere Lösungen hält, schrieb auto motor und sport zu diesem Thema: „Ich bin der Auffassung, daß die Voraussetzungen für eine höhere Geschwindigkeit als 100 km/h derart eng gefaßt sind, daß es kaum noch Straßen geben wird, auf denen unter Berücksichtigung dieser Richtlinien eine Heraufsetzung des Tempos auf 120 km/h zulässig ist. Viel eher könnte man ironisch sagen, es handle sich um Richtlinien zur Verhinderung

100 km/h: Kosten

In den Verwarnungs- und Bußgeldkatalogen sind für Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit Geldstrafen festgelegt. Ob Eintragungen erfolgen und Fahrverbote ausgesprochen werden, hängt von der Höhe der Überschreitung ab.

Überschreitung:

um bis zu 10 km/h	10 DM (kein Eintrag)
um bis zu 15 km/h	20 DM (kein Eintrag)
um mehr als 15 km/h	40 DM (kein Eintrag)
um mehr als 20 km/h	60 DM (Eintrag)
um mehr als 25 km/h	100 DM (Eintrag)
um mehr als 30 km/h	150 DM (Eintrag)
um mehr als 40 km/h	200 DM (Eintrag)
um mehr als 50 km/h	300 DM (Eintrag, Fahrverbot)
um mehr als 60 km/h	400 DM (Eintrag, Fahrverbot)

Die große Bremse



einer höheren Geschwindigkeit als 100 km/h."
Ein Gefühl des Unbehagens scheint auch in Niedersachsen zu bestehen, denn dort wird derzeit geprüft, ob die Richtlinien nicht gelockert werden können. Sinnvoller wäre es freilich gewesen, bereits bei der Ausarbeitung der Richtlinien vernünftige und praxisgerechte Maßstäbe zu fordern – schließlich haben die jetzt davon betroffenen Länder dabei mitgewirkt. 120 km/h sind die einzige vorgesehene Ausnahme, Geschwindigkeiten zwischen 100 und 120 km/h sind ebensowenig möglich wie solche über 120 km/h. Um eine Straße für Tempo 120 km/h freigeben zu können, müssen folgende Voraussetzungen bestehen:

- Die Straßen müssen bei einer Mindestbreite von 7,50 Metern (ohne Fahrbahnbegrenzung) einen befestigten Seitenstreifen haben, auf dem defekte Fahrzeuge abgestellt werden können.
- Bei einer Mindestbreite von 8,50 Metern kann auf den Seitenstreifen verzichtet werden, wenn die Straße nur selten von Fußgängern und Radfahrern benutzt wird. Leitlinien und Fahrbahn-Begrenzungen müssen vorhanden sein.
- 120 km/h müssen auf der gesamten Strecke auch bei Regen gefahrlos möglich sein.
- 120 km/h müssen mindestens auf einer Distanz von 4 Kilometern gefahren werden können. Ortschaften und enge Kurven gelten als Unterbrechung.
- Bahnübergänge ohne technische Sicherung (Schranke), Kreuzungen, Fußgänger-Überwege, starke Gefälle und Neigungen dürfen nicht vorhanden sein.
- Die Straße muß überdurchschnittlich verkehrssicher sein.

Der letzte Punkt wird es voraussichtlich sein, der – wenn alle anderen Kriterien erfüllt sind – die Ausnahmen fast immer verhindert. Nach einer vom Bundesverkehrsministerium erstellten Tabelle dürfen auf einem 5 Kilometer langen Straßenstück bei einer Verkehrsfrequenz von täglich 5000 Fahrzeugen höchstens 4 Unfälle pro Jahr vorgekommen sein. Bei einer Belastung von täglich 10 000 Fahrzeugen – ein sehr hoher Wert – liegt die oberste zulässige Grenze bei 10 Verkehrsunfällen pro Jahr. Spezifizierungen über Art und Schwere der Unfälle sind bisher nicht bekannt. Es kann also schon ein einziger, völlig untypischer Unfall die Erhöhung verhindern.

Wenig Chancen für 120

Obwohl bereits seit langem bekannt ist, daß Ausnahmen möglich sind, liegen bisher fast keine entsprechenden Anträge vor. Verwundern darf dies allerdings nicht, verschickte doch zum Beispiel Baden-Württembergs Innenministerium erst am 7. August die Richtlinien an die diversen Regierungspräsidien. Auf dem üblichen Dienstweg und mitgebührender Verspätung schließlich wurden dann die zuständigen Straßenämter informiert.

100 km/h: Ausnahmen

Als Ausnahme ist eine Erhöhung der Begrenzung auf 120 km/h möglich, wenn die Straßen den Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums entsprechen. Anträge auf Ausnahmen müssen die Straßenverkehrsbehörden stellen und sie der zuständigen obersten Landesbehörde zur Genehmigung vorlegen. Bei privater Initiative ist es empfehlenswert, direkt an die Landesbehörden (Verkehrs- oder Innenministerien) zu schreiben, die private Anträge zumindest nachprüfen müssen. Ratsam ist es, Automobilclubs und Verbände mit einzuschalten.

Die Straßenämter in Nordrhein-Westfalen hatten Wochen zuvor bereits Gelegenheit, die Richtlinien zu studieren.
Unbürokratische, großzügige und rasche Entscheidungen werden mit Sicherheit zu den Raritäten gehören, zumal einige Bundesländer – darunter Saarland und Baden-Württemberg – ihre prinzipielle Abneigung gegen Ausnahme-Genehmigungen erkennen ließen. Auch Bayern zeigte sich an Ausnahmen wenig interessiert. In Bayern soll bei jedem Antrag auf Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit eine Verkehrsschau stattfinden, an der neben Vertretern der Straßenbehörden auch Abgeordnete der Verkehrswacht und Automobilverbände teilnehmen können. Die meist ablehnende Haltung der Länderminister läßt darauf schließen, daß selbst Straßen, die allen Bedingungen gerecht werden, in den seltensten Fällen freigegeben werden. Mehr Initiative und Verständnis ist lediglich in Hessen und Niedersachsen zu erwarten, wo die Richtlinien vermutlich etwas großzügiger ausgelegt werden und auch die Straßenämter termingerecht aufgefordert wurden, rechtzeitig – vor dem 1. Oktober – in Frage kommende Straßen zu melden. Die Anträge auf Erhöhung müssen jeweils von den Straßenämtern ausgehen.

Überwachung konventionell

Ein Problem der generellen Tempobegrenzung besteht darin, daß sie nur unzureichend überwacht werden kann. Die Polizei ist technisch und personell kaum in der La-

ge, wesentlich mehr als bisher Geschwindigkeits-Kontrollen durchzuführen. Stichproben und gelegentliche Kontrollen sind vorgesehen, und man wird abwarten müssen, ob die Polizei sich dafür Stellen aussucht, an denen schnelleres Fahren echte Gefahren herbeiführt, oder ob man sich an die bekannte und bequeme Methode hält, dort zu messen, wo die reichste Beute eingebracht werden kann.

An den von der Polizei verwendeten technischen Mitteln wird sich nichts ändern. Bevorzugt wird wie bisher das Radargerät, das bei der Messung zugleich fotografiert und damit einwandfreies Beweismaterial liefert. Daneben gibt es das vorwiegend in Baden-Württemberg verwendete Lichtschrankengerät, das sich unauffällig am Straßenrand placieren läßt und auch in Kurven eingesetzt werden kann. Streifenwagen mit eingebauten Kameras sowie die herkömmlichen Funkstop-Kontrollen wird es ebenfalls geben. Die Geldbußen, die bei Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit zu zahlen sind, bleiben unverändert (siehe Kasten). Wer mit mehr als 20 km/h Überschuß ertappt wird, muß 60 Mark zahlen und mit einer Eintragung in Flensburg rechnen. Fahrverbot und 300 Mark Strafe stehen dann zur Debatte, wenn man die 100 km/h um mehr als 50 km/h überschreitet.



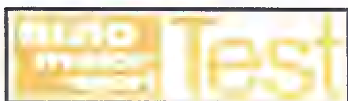
Die Überwachung der 100 km/h-Begrenzung erfolgt meist mit herkömmlichen Radargeräten. Hier die modernste Ausführung: das auch bei Gegenverkehr funktionierende Multanova-Gerät.

Wissenschaftliche Auswertung?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen in Köln zeichnet für die Untersuchungen verantwortlich, die in den nächsten 3 Jahren und 3 Monaten das Ergebnis des 100 km/h-Versuches festhalten sollen. Mit einem finanziellen Polster von 5 Millionen Mark versehen, soll die im Auftrag des Bundesverkehrsministers tätige Anstalt, die wiederum von fachlich orientierten Instituten an Universitäten und einigen technischen Hochschulen unterstützt wird, unter anderem folgende Fragen klären:

- Werden der Verkehrsablauf und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beim Überholen, beim Abstandhalten und bei der Kolonnenbildung beeinflußt?
- Führt die Geschwindigkeitsbegrenzung zu einer nennenswerten Reduzierung der Unfallzahlen und Unfallschwere?

Ob eine einwandfreie Trennung der Erfolge der Limitierung einerseits und der sonstigen Einflüsse andererseits realisierbar ist, bleibt freilich zunächst offen. Denn es muß jeder Verkehrsunfall exakt darauf untersucht werden, unter welchen Voraussetzungen und Bedingungen – Tempo, Alkoholeinfluß, Sicherheitsgurte, Wetter, Straße – er geschehen ist. Dies aber ist nach dem jetzigen Stand der Unfallstatistik ein Ding der Unmöglichkeit. Auch die allgemeinen Einflüsse, besonders das Wetter, sind schwer abzuwägen. Fallen die drei Jahre trocken aus, dann ergeben sich zwangsläufig andere Unfallzahlen als bei schlechtem, unfallträchtigem Wetter. Werden das Bundesverkehrsministerium und die Länder-Verkehrsminister unvoreingenommen genug sein, die Mitwirkung solcher Einflüsse anzuerkennen? Nicht zuletzt davon wird es abhängen, ob man die 100 km/h-Begrenzung als ernstgemeinten, exakten Versuch oder aber als gefühlsbedingte, lediglich mit einem pseudowissenschaftlichen Mäntelchen behängte Zwangsmaßnahme ansehen muß. *U. B.*



Ford Capri 3000 GXL

Kraftwagen

Die neuen Capri-Modelle erhielten Detailverbesserungen an der Karosserie und im Innenraum. Neu im Programm ist auch ein Dreiliter-Motor mit 140 PS, der dem Capri zu bemerkenswerten Fahrleistungen verhilft.

Ford tat vor rund vier Jahren gut daran, den Capri auf den Markt zu bringen. Denn ganz offensichtlich war das Publikum reif für ein Auto dieser Machart: mit zwei vollwertigen und zwei halbwertigen Sitzen, mit einer langen Motorhaube und einem stummeligen Heck und nicht zuletzt mit einem vielfältigen Motoren-Angebot, das durchweg jenen Modellen entstammte, die für Ford die eigentlichen Brot-und-Butter-Autos waren. Nach diesem Rezept wurde der Capri der klassische Vertreter bürgerlicher Sportlichkeit, und er erfreute sich solcher Stückzahlen, daß er seine eigentliche Exklusiv-Rolle im Personenwagen-Programm von Ford

FOTOS: WEITMANN

schnell ablegte. Wer Capri fuhr, genoß nur ganz zu Anfang das Gefühl, etwas Besonderes zu haben – schon rund ein Jahr nach Produktionsbeginn war er aufgrund der rapide zunehmenden Verbreitung des Capri nicht mehr als viele andere Automobil-Konsumenten auch.

Für Ford schien gerade dieser Aspekt ziemlich bedeutungslos, denn es kam ja nicht darauf an, wenige Autos mit großer Originalität zu bauen, sondern viele – ganz gleich welchen Images. Zwar suggerierte die Werbung den Käufern immer noch, daß der Besitz eines Capri auch weiterhin etwas Exquisites sei, aber die Käufer hatten ihn inzwischen längst zu dem gemacht, was er letzten Endes auch ist: ein mit sportlichen Konturen versehener Personenwagen, der meist mit dem 1,7 Liter-Motor, häufig aber auch mit den noch kleineren Vierzylinder-Versionen bestückt ist. Die stark motorisierten Capri-Modelle blieben die Ausnahme – wer sich den Capri kaufte, verstand in der Regel sehr wohl zu rechnen.

Diesen Tatbestand bedachte Ford aus marktpolitischen Erwägungen, als man vor kurzem daranging, den Capri optisch und technisch aufzuwerten. Die kleinen Motoren blieben aus gutem Grund im Angebot – nur sind es keine V 4-Maschinen mehr, sondern die Reihenmotoren aus dem Taunus. Daß man dazu noch einen Schritt nach oben tat und die Capri-Modellreihe nicht bei 2,6 Liter Hubraum beschnitt, ist der zufälligen Anwesenheit eines V-Sechszylinders mit drei Liter Hubraum zu verdanken. Das aus England stammende Triebwerk wurde bislang nur im Granada oder Consul angeboten, und da es sehr wohl unter die Haube eines Capri paßt, baute man es kurzerhand ein. Die Rolle des 150 PS starken Capri RS, der weiterhin im Programm bleibt, soll damit nicht geschmälert werden; er ist auch in Zukunft für die fahrdynamische Zunft der Capri-Piloten gedacht, während der 3000 GXL jenen Käuferkreis ansprechen soll, der im gleichen Maße Wert auf hohe Elastizität und hohe Leistung legt.

Kraft aus dem Vollen

Wenn man bedenkt, daß die Mehrzahl der im Verkehr laufenden Capris mit 1,5 oder 1,7 Liter-Motoren bewegt wird, scheint die angebotene Hubraum-Variante nahezu gigantisch. Und tatsächlich hat Ford mit dem Dreiliter-Modell einen kleinen Rekord aufgestellt: Kein anderes deutsches Auto heutiger Produktion nämlich besitzt ein ähnlich günstiges Verhältnis zwischen Hubraum und Gewicht. Aber auch wenn man an das Leistungsgewicht denkt, sieht es gut aus; mit einer Leistung von 140 PS, die sich schon bei harmlosen 5300 U/min einstellen, und einem Gewicht von nur wenig mehr als 1100 Kilogramm ergibt sich der gutes Vorankommen verheißende Wert von 8 kg pro PS und damit eine Ziffer, die voll in die Klasse sehr gut motorisierter Autos hineinreicht. Für sich betrachtet ist die angegebene Motorleistung freilich eher bürgerlicher Natur: Moderne Dreiliter-Motoren erreichen nicht nur zu Rennzwekken weit höhere Ausbeuten, wie man am Beispiel des Dreiliter-Motors von BMW mit 200 PS deutlich sieht.

Daß für den Ford-Motor mit seinen in V-Form stehenden sechs Zylindern im Capri zwei PS mehr angegeben werden als im Granada (140 zu 138 PS), ist nicht etwa optische Beschönigung. Das andere Auspuffsystem mit einem Doppelrohr am Ende, das im Capri Verwendung findet, machte zwei zusätzliche Pferde frei und ließ die Leistung auf 140 PS ansteigen. Diese Höchstleistung wird durch einen kräftigen Drehmoment-Wert von 24 Meterkilogramm unterstrichen, und es entsteht kein Zweifel mehr, daß der leichtgewichtige Capri damit ein sehr starkes Auto ist.

Vorzüge

- Sehr gute Fahrleistungen
- Hohe Motorelastizität
- Exakte Schaltung
- Reichhaltige Ausstattung
- Gute Verarbeitungsqualität

Nachteile

- Schlechter Geradeauslauf bei hohem Tempo
- Mäßiger Fahrkomfort

In der Praxis bedeutet dies von der Motorseite her größtmögliche Mühelosigkeit, denn wann immer man Gas gibt – Leistung ist im Überfluß vorhanden. Erfreulicherweise bleibt dieses Gefühl selbst dann nicht ganz aus, wenn nur selten geschaltet wird: Schon ab 2000 Touren erscheint der mit Heron-Zylinderköpfen versehene V6 bemerkenswert bullig und sorgt für fühlbare Beschleunigung. Hohes Drehvermögen ist dagegen nicht seine Stärke; bereits jenseits von 5 700 U/min warnt ein roter Bereich auf dem Drehzahlmesser vor Übertreibungen, was freilich kaum als Nachteil verbucht werden kann. Denn auch ohne hohe Drehzahlen stößt der Dreiliter-Capri in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit in jene Bereiche vor, die üblicherweise nur teuren Limousinen und nicht minder teuren Sportwagen vorbehalten bleiben. Der Testwagen erreichte immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von fast 200 km/h und beschleunigte in nur 9 Sekunden vom Stand auf 100 km/h – womit er zumindest in der Beschleunigung ungefähr ebenso vehement zulegte, wie man das vor vielen Jahren bei einem Mercedes 300 SL oder einem Porsche Carrera 2 erleben konnte.

Auch bei der Elastizitätsprüfung waren erwartungsgemäß gute Leistungen zu verzeichnen; wer des Schaltens überdrüssig ist, kann selbst im sehr lang übersetzten IV. Gang in wenig mehr als 14 Sekunden von 40 auf 100 km/h kommen und braucht dabei nicht mehr zu tun, als das Gaspedal niedertreten.

Mit dieser Leistungs-Charakteristik hat das Fahren im Capri 3000 zwei differente, aber durchweg gefällige Aspekte; man kann auf der einen Seite einen sehr ruhigen, schaltfaulen Fahrstil pflegen und dennoch gut vorankommen, und man kann es auf der anderen Seite, durch Ausnutzen der möglichen 6000 Touren, ebenfalls imposant schnell haben. Überholmanöver lassen sich in sicherer Windeseile erledigen, und auf der Autobahn sind Dauergeschwindigkeiten zwischen 180 und 200 km/h nichts Ungewöhnliches. Steigungen spielen in diesem Zusammenhang nur noch eine untergeordnete Rolle: Der Kraft-Capri büßt auch an langen Hügeln nicht nennenswert von seinem ursprünglichen Tempo ein und stiftet an solchen Passagen

ZUM VERGLEICH	Ford Capri 3000 GXL	Ford Capri RS	Alfa Romeo 2000 GTV	Audi 100 S Coupé	Lancia 1,6 HF
Hubraum ccm	2993	2637	1962	1871	1584
Leistung PS/U/min	140/5300	150/5800	131/5500	112/5600	113/6000
Preis DM	12 620,–	16 800,–	16 790,–	14 700,–	15 900,–
Beschleunigung in s					
0 bis 60 km/h	3,9	3,7	4,2	4,9	4,9
0 bis 80 km/h	6,5	5,7	6,1	7,4	7,5
0 bis 100 km/h	9,0	7,7	9,0	10,6	10,9
0 bis 120 km/h	13,0	11,0	12,5	15,1	16,1
0 bis 140 km/h	17,7	14,3	17,6	21,3	23,6
0 bis 160 km/h	25,5	19,8	24,5	32,3	37,9
1 km mit stehendem Start	30,4	28,1	29,9	31,6	32,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	199,0	202,5	200,0	186,5	173,9

auto motor sport Test

Ford Capri 3000 GXL

Verwirrung unter jenen Autobesitzern, die einem Capri dank langjähriger Erfahrung kaum mehr zutrauen als vier kleine Zylinder. Daß dieser gesunde Vortrieb keinen unmäßigen Benzindurst zur Folge hat, ist sicherlich erfreulich – wenn auch erklärlich: Mit einem Testverbrauch von 14 Litern pro 100 km bewies der großvolumige Capri, daß leichte und aerodynamisch günstige Autos sogar dann nicht zu unmäßigen Trinkern werden, wenn man sie mit vergleichsweise riesigen Maschinen bestückt. Einen weniger guten Eindruck hinterließen allerdings die Fahreigenschaften dieses hubraumstärksten Capri. Im Gegensatz zum RS, der sich im Fahrwerk von den Normal-Modellen weitgehend unterscheidet, wurden beim 3000 GXL nur kleine Retuschen aufgeboten, um das Auto fahrsicherer als seine größtenteils schwächlichen Brüder zu machen. Von ihnen unterscheidet er sich auf der Fahrwerksseite nur durch einen zusätzlichen Stabilisator hinten und eine andere Stoßdämpfer-Abstimmung – eine ebenso unauffällige wie preiswerte Lösung. Zum schnellen Fahren taugt sie deshalb nur sehr bedingt, denn es ist keine Frage, daß man ausgewachsenen 200 km/h-Autos eine größere Fahr-Stabilität wünscht. So muß man sich im Dreiliter-Capri besonders bei Geschwindigkeiten über 170 km/h mit einem schlechten Geradeauslauf abfinden, und man kann ihm auf der anderen Seite auch kein makelloses Kurvenverhalten nachsagen. Zwar ist hier nicht von Tücke die Rede – wohl aber von einer Unausgegorenheit, die schnelles und sauberes Fahren ausschließt. Daran ist in erster Linie seine starke Neigung zum Untersteuern beteiligt, die für sich betrachtet schon nicht gut zu einem solchen Auto paßt und sich schlecht mit der Neigung zum



Kernstück des neuen Capri 3000 ist ein Dreiliter-Motor mit einer Leistung von 140 PS, der dem leichten Auto zu überzeugenden Fahrleistungen verhilft. Armaturenbrett und Sitze wurden überarbeitet – in beiden Fällen kann von einer nennenswerten Verbesserung gesprochen werden.





Für optische Kennzeichnung nach außen sorgen neue Styling-Elemente an der Front- und Heckpartie.
Zu den wesentlichsten Merkmalen der Karosserie-Retuschen zählen die Doppelscheinwerfer.





Ford Capri 3000 GXL

Übersteuern verträgt, die sich immer dann einstellt, wenn man mit den zur Verfügung stehenden 24 Meterkilogramm an die Antriebsräder geht. Zweifellos würden dem starken Capri allein schon straffere Stoßdämpfer merklich helfen, wobei hier natürlich die Möglichkeit zu einem nachträglichen Umbau besteht. Die Bremsen wurden mit den normalerweise auftretenden Belastungen gut fertig – störend war nur, daß sie gelegentlich zum Rubbeln neigten.

Face lifting innen und außen

Für sichtbare Markierung der Tatsache, daß der Capri 3000 GXL nicht nur zum neuen Jahrgang 73, sondern auch

Technische Daten und Meßwerte

Ford Capri 3000 GXL

MOTOR

Sechszylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 93,67 x 72,42 mm, Hubraum 2993 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,9 : 1, Leistung 140 PS bei 5300 U/min, spezifische Leistung 46,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 24,0 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5300 U/min) 12,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2850 U/min) 6,9 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 9,3 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor mit Filter 5,0 Liter, 1 Weber Fallstrom-Doppelvergaser, mechanische Benzinpumpe, 58 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,16 (9,76), II. 1,94 (5,98), III. 1,41 (4,36), IV. 1,0 (3,09), R. 3,346 (10,34), Achsantrieb 3,09. Auf Wunsch automatisches Getriebe mit hydraulischer Kupplung, Drehmomentwandler und Dreigang-Planetenradgetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Längslenkern und Längsblattfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, Gürtelreifen Uniroyal Rallye 240 185/70 HR 13, Abrollumfang 1810 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2559 mm, Spur 1353/1327 mm, Außenmaße 4313 x 1646 x 1352 mm, Innenbreite vorn 1300 mm, hinten 1300 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 900 mm, hinten 820 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 430 mm, Knieraum hinten 115–180 mm, Wendekreis links 11,15 m, rechts 11,2 m, 3,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1125 kg (davon Vorderachse 625 kg, Hinterachse 500 kg, Gewichtsverteilung 55,6 : 44,4), zulässiges Gesamtgewicht 1475 kg, Zuladung 350 kg, Personenindexzahl 4,1, Leistungsgewicht vollgetankt 8,03 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,45 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 199,0 km/h (entsprechende Drehzahl 5650 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,4 s
0 bis 60 km/h	4,0 s
0 bis 80 km/h	6,4 s
0 bis 100 km/h	9,0 s
0 bis 120 km/h	13,0 s
0 bis 140 km/h	17,7 s
0 bis 160 km/h	25,3 s
1 km mit stehendem Start	30,4 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h):

40 bis 60 km/h	4,7 s
40 bis 80 km/h	9,7 s
40 bis 100 km/h	14,6 s
40 bis 120 km/h	19,9 s
40 bis 140 km/h	26,1 s
40 bis 160 km/h	34,4 s
1 km ab 40 km/h	34,2 s

Geschwindigkeitsbereiche:

I. Gang	bis 70 km/h
II. Gang	12 bis 114 km/h
III. Gang	17 bis 157 km/h
IV. Gang	28 bis 221 km/h*

***theoretischer Wert**

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	52 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

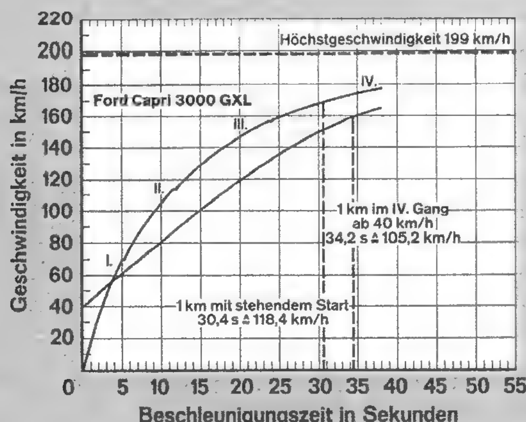
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	12,1 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	16,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	12,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 95 km/h	15,3 L/100 km
Kurzstrecke	12,5–15,0 L/100 km
Testverbrauch	14,0 L/100 km

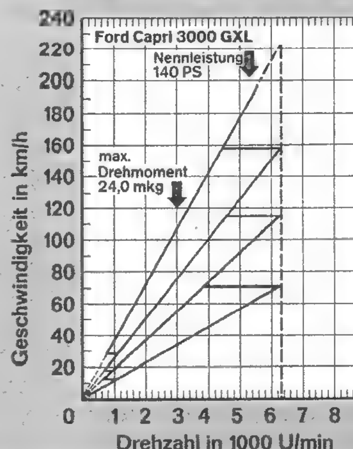
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km
Hersteller: Ford Werke AG, Köln.

PREISE

Coupé zweitürig . . . . . DM 12 620,–





zur Klasse der schnellen Ford-Autos zählt, sorgen sowohl Karosserie-Details als auch Modifikationen im Innenraum. Deutlichste Kennzeichen von außen sind die Doppelscheinwerfer, die Ford bislang nur dem RS zuteil werden ließ, ein anderer Grill und vergrößerte Schlußleuchten. Mit diesen Verbesserungen, zu denen auch eine auf Chrom gebettete seitliche Gummileiste zählt und die teilweise auch in die schwächeren und billigeren Capri-Modelle investiert wurden, hat das Kölner Auto optisch gewonnen, und gleiches läßt sich auch von den Veränderungen sagen, die im Innenraum vorgenommen wurden. Am wesentlichsten ist in diesem Zusammenhang die Neugestaltung der Sitze, die inzwischen keinerlei Grund zur Klage mehr bieten und auch auf langen Strecken gute Bequemlichkeit versprechen. Daß man sich im Capri 3000 wohl fühlt, liegt freilich nicht allein daran, denn mindestens ebenso positiv muß die neue Instrumentierung vermerkt werden. Die zahlreichen Armaturen, die all das anzeigen, was von Bedeutung ist, wurden merklich vergrößert und anders gestylt. Das Ergebnis ist eine spürbar verbesserte Ablesbarkeit, die geschickterweise ohne den Eindruck übertriebener Sachlichkeit entstand. Die Umgestaltung einiger Bedienungshebel brachte dafür keinen vollen Erfolg: Die Tasten für Scheibenwischer und Licht lassen sich jetzt zwar besser erreichen als beim Vorgänger-Modell, aber eben noch nicht gut; in Lenkradnähe findet man nur den Hebel für Blinker, der gleichzeitig zum Auf- und Abblenden dient. Zu einer elektrisch betätigten Scheibenwasch-Anlage hat es ebenfalls nicht gereicht. Dafür fehlt es sonst an nichts: Die GXL-Ausstattung ist nahezu lückenlos – serienmäßig gibt es nicht nur eine heizbare Heckscheibe, sondern auch ein Radio. Und daß der Capri mittlerweile ein sehr gereifter Ford ist, merkt man ihm ebenfalls an; die Verarbeitungsqualität des Testwagens machte einen gediegenen Eindruck. □

Neben der Sonderstellung, die der Dreiliter-Capri wegen seines günstigen Verhältnisses zwischen Hubraum und Gewicht innerhalb der deutschen Autos einnimmt, hat der 3000 GXL für sich einen weiteren Ausnahme-Status geschaffen: Mit einem Preis von 12 620 Mark ist er Deutschlands billigstes 200 km/h-Auto. Und wer bei einem Auto vor allem in Geschwindigkeit rechnet, dem entsteht hier ein sehr reizvolles Kalkül: Noch nie gab es für eine Mark so viele Kilometer pro Stunde.

Klaus Westrup



Auto-Bilanzen 1971: Plus

Für die deutsche Automobilindustrie war 1971 ein Jahr der Gegensätze. Einem Rekordergebnis in Produktion und Verkauf und einer Umsatzsteigerung um etwa 10 Prozent stand eine weiter rückläufige Ertragsentwicklung gegenüber.

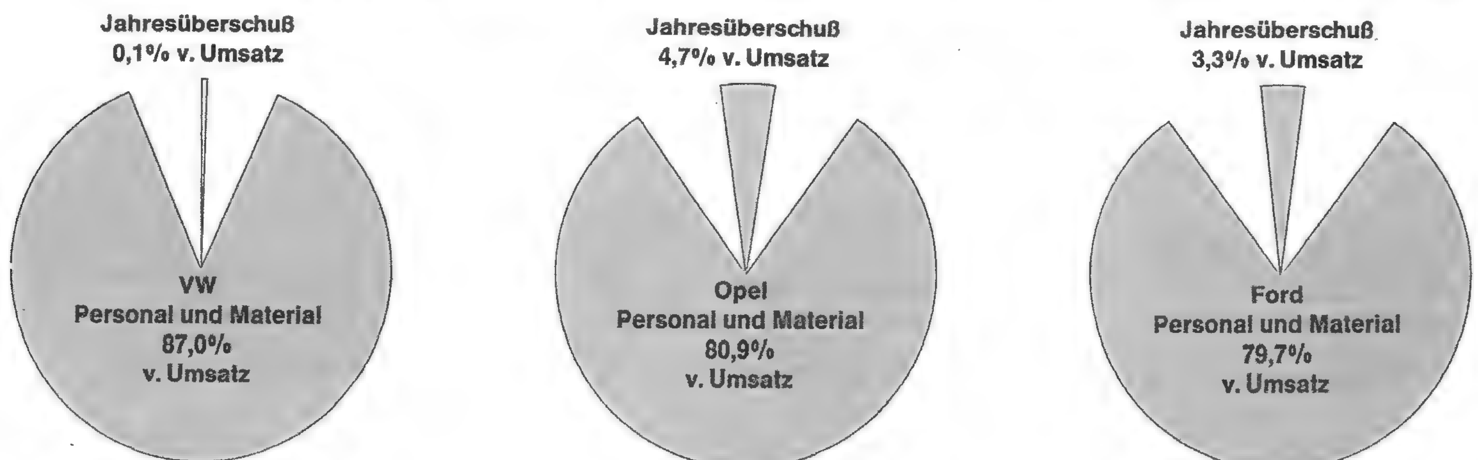
Bei neuen Produktions- und Umsatzrekorden verdiente die deutsche Automobilindustrie 1971 unterschiedlich gut. Die Bänder liefen zwar erneut auf Hochtouren: Es schaute am Jahresende das höchste Produktionsergebnis der Nachkriegsgeschichte heraus. Die Umsätze kletterten steil nach oben und nahmen gegenüber 1970 um 4,1 Milliarden Mark zu. Unterm Strich blieb aber bei den meisten Werken weniger übrig als im Jahr zuvor. Ausnahmen hiervon machten Opel und Audi NSU. Die General Motors-Tochter erwirtschaftete gut 14 Millionen Mark mehr als 1970, und die VW-Tochter kam mit einem Gewinn von 10,5 Millionen Mark aus den roten Zahlen heraus.

Prototyp für rückläufige Ertragslage bei anhaltendem Wachstum war erneut VW. Die Wolfsburger erzielten 1969 noch einen Gewinn von 330 Millionen DM, 1970 waren es 140 Millionen weniger und 1971 blieben nur noch 12 Millionen übrig – obwohl der Umsatz allein im letzten Jahr von 9,9 auf 11,2 Milliarden anstieg. 1969 verdiente VW noch mehr als 200 Mark an jedem verkauften Auto, 1970 waren es nur noch 120 Mark, und 1971 blieben ganze sieben Mark übrig. Weit günstiger sieht die Bilanz bei Opel und Daimler-Benz aus: Die Rüsselsheimer vereinnahmten 1971 gut 300 Mark pro Auto, bei Daimler-Benz betrug der Gewinn 500 Mark. Die Zahlen von Daimler-Benz sind jedoch nur bedingt mit den übrigen vergleichbar, da der hohe Anteil der Nutzfahrzeuge (über 40 Prozent des Umsatzes) das

7¹) 165 78 BMW 1971
7 161 66 BMW 1970
10 282 140 Audi NSU 1971
11 317 147 Audi NSU 1970
4 388 184 Daimler-Benz 1971
4 393 186 Daimler-Benz 1970
14 776 420 Ford 1971
13 681 355 Ford 1970
15 839 418 Opel 1971
14 821 383 Opel 1970
13 1716 1155 VW 1971
13 Produktion* 1621 Export* 1060 VW 1970

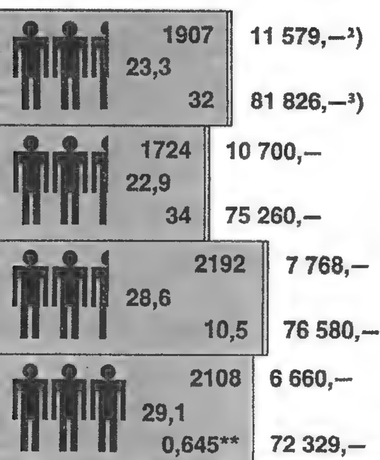
¹) Produzierte Autos pro Beschäftigten

* Umsatz, Jahresüberschuß in Millionen DM; Produktion, Export und Beschäftigte in 1000 am Jahresende, alle übrigen Angaben in DM.



und Minus

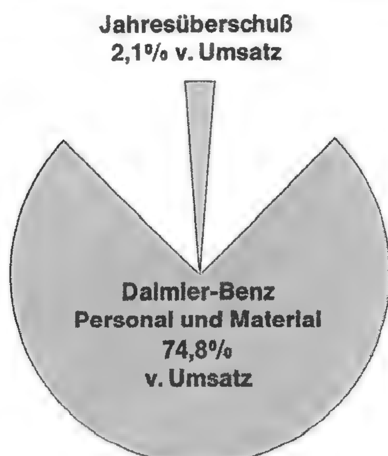
Bild gegenüber den reinen Personenwagen-Produzenten verfälscht.
Der Schwund am Gewinn entstand in der Hauptsache durch die Kostenexplosion auf der Produktionsseite und durch die geringeren Gewinnspannen im Exportgeschäft. Dem Umsatzanstieg von 4,1 Milliarden Mark stand 1971 eine Zunahme der Produktionskosten in Höhe von 4,7 Milliarden Mark gegenüber. Diejenigen Werke, die am besten rationalisiert hatten und ihre Autos mit einem minimalen Kostenaufwand produzierten, machten die größten Gewinne. Ford erwirtschaftete als einziges Werk über 100 000 DM Umsatz je Beschäftigten – Opel (94 559) und Daimler-Benz (91 124) lagen ebenfalls dicht unter diesem Idealwert. Dagegen blieb Audi NSU (76 580) weit darunter, obwohl die Beschäftigtenzahl in Ingolstadt und Neckarsulm gegenüber 1970 um 523 vermindert wurde. Eine Verbesserung der Ertragslage dürfte unter den gegebenen Voraussetzungen in der deutschen Automobilindustrie nur mit einiger Mühe zu realisieren sein.

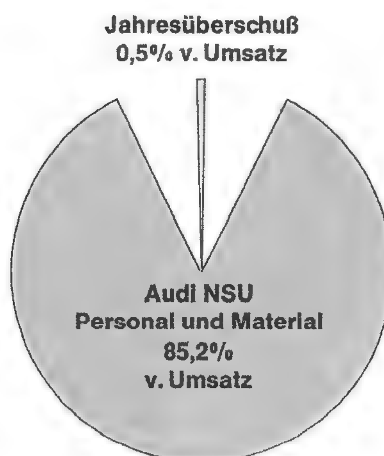


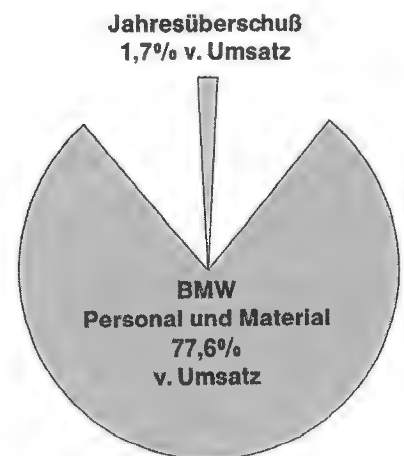
106,5	9706	207	25 030,–	91 124,–
103,5	9025	246	22 966,–	87 207,–
55,1	5529	184	7 127,–	100 419,–
53,4	4643	187	6 819,–	86 927,–
57,9	5476	258	6 529,–	94 559,–
58,7	5126	244	6 245,–	87 404,–
130,3	11237	12	6 549,–	86 263,–
Beschäftigte* 124,8	Umsatz* 9933	Jahresüberschuß* 190		

²) Umsatz pro Auto 6 127,–
³) Umsatz pro Beschäftigten 79 599,–

** Jahresdefizit





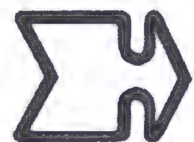




Alle de

utschen Autos

Wer heute an das „Made in Germany" denkt, denkt nicht nur an die Leica, Farbfernsehgeräte oder Gartenzwerge. Er denkt vor allem an die deutschen Autos – jene Gebrauchsgüter, die hohen Anteil daran haben, daß die Bundesrepublik zweitgrößte Industrie-Nation der westlichen Welt werden konnte. Tatsächlich haben sich die Autos aus Deutschland einen guten Ruf innerhalb der Weltproduktion verschaffen können; sie gelten als solide, dauerhaft und fortschrittlich – sogar als besonders exklusiv, wenn man sie beispielsweise in Amerika benutzt. Wer dort einen Mercedes oder BMW fährt, wird mit Sicherheit als feiner Mann taxiert, und dies gilt sogar mit einiger Einschränkung dann noch, wenn es nur zu einem Käfer gereicht hat. Daß es speziell in den Vereinigten Staaten oft zu einem Käfer langte, war der deutschen Wirtschaft Glück; das Volkswagenwerk, Deutschlands größter Industriebetrieb, hätte ohne diesen riesigen Exportmarkt nicht gut leben können und kann es auch in Zukunft nicht. Deshalb darf man um die Entwicklung, die die deutschen Autos innerhalb der nächsten Jahre vor sich haben, mit ruhigem Gewissen besorgt sein. Denn nur gute Autos mit hohem Nutzwert und anspruchsvoller Technik werden den Anforderungen genügen, die man im eigenen Land und auch jenseits der Grenzen stellt. Nur sie können in ausreichender Menge verkauft werden und damit jenen Prozeß in Gang halten, der für ein Land, das so intensiv mit dem Bau von Automobilen beschäftigt ist, lebensnotwendig ist. Die Weichen dafür sind allerdings gut gestellt: Es gibt nicht nur neue Autos, sondern auch bessere Autos auf dem deutschen Markt – die erst kürzlich präsentierten Neuerscheinungen von Auto Union, BMW und Mercedes sind gute Beispiele dafür. Im Gegensatz zum ebenfalls neuen Porsche Carrera bedeuten sie zweifellos mehr als das Salz in der Suppe, sondern eher schon Butter auf dem Brot, von dem die meisten Deutschen – direkt oder indirekt – satt werden wollen.





Zu den meistbeachteten Neuerscheinungen im Jahre 1972 zählt der Audi 80. Bereits nach ersten Testproben wurde ihm von allen Seiten auffallend viel Lob zuteil. Angesichts der rationellen, beinahe simplen Bauart des Wagens müßte das verblüffen, wüßte man nicht, daß dieses Auto unter Einsatz modernster Entwicklungs-Einrichtungen in Ingolstadt und Wolfsburg von einem versierten Team gemacht wurde.



Audi 80 LS, 1470 ccm, 75 PS, 0 bis 100 km/h 13,3 s, 161,4 km/h, DM 8790,–



Mit drei Motoren von 55, 75 und 85 PS sowie einer Preisspanne zwischen 8000 und 10000 Mark (je nach Ausstattung) wird der Audi 80 der Konkurrenz in der unteren Mittelklasse zweifellos hart zusetzen. Auch im Volkswagenwerk betrachtet man das gelungene Stück aus Ingolstadt mit Wohlgefallen. Es ist offenkundig, daß sich eine VW-Version des Audi 80 bereits in fortgeschrittenem Stadium befindet.



Mit dem Viertaktmotor und der Marke Audi hangelte sich die Auto Union in kritischer Zeit ans rettende Ufer, mit dem Audi 100 kam bereits der große Erfolg. Man schätzt an den Audi-Wagen die Ausgewogenheit von Leistung, Wirtschaftlichkeit und Komfort – seit einiger Zeit sogar in Wolfsburg. Es hat den Anschein, als würde die Audi-Technik aus Ingolstadt auch künftige Volkswagen-Modelle befruchten.



Audi 100 GL, 1871 ccm, 112 PS, 0 bis 100 km/h 11,2 s, 180,0 km/h, DM 12 000,–



Audi 100 LS, 1760 ccm, 100 PS, 0 bis 100 km/h 12,0 s, 174,0 km/h, DM 11 200,–



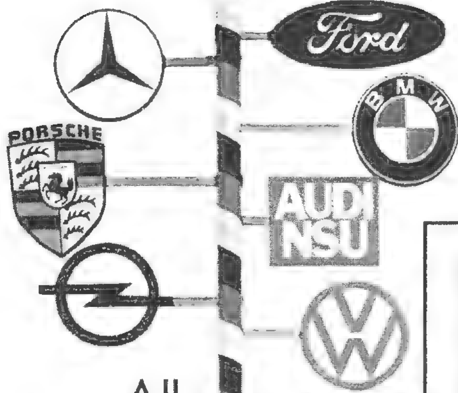
Geschickt versuchte Audi mit einer Coupéversion des Audi 100 auch auf der sportlichen Welle mitzuschwimmen. Zum durchschlagenden Erfolg kam es hier jedoch nicht, obwohl das Coupé gemessen an Leistung, Fahreigenschaften und Raumangebot recht preiswert erscheint. Hier wollen anscheinend dunkle Mächte des Images Audi auf dem Markt der Auto-Eitelkeit keinen sportlichen Rang einräumen.







Audi 100 S Coupé, 1871 ccm, 112 PS, 0 bis 100 km/h 10,4 s, 186,5 km/h, DM 14 700,–



Neben dem neuen 520 stützt sich BMW im Verkauf auf eine ganze Reihe bewährter und seit längerer Zeit etablierter Modelle. Die kleinen BMW-Typen, die vor einiger Zeit Detailverbesserungen erhielten, haben ihren ganz speziellen Reiz über die Jahre hinweg erhalten: Ausgerüstet mit bis zu 130 PS starken Motoren, vermitteln sie in erster Linie Beschleunigungs-Vergnügen.





BMW 2002 Cabriolet, 1990 ccm, 100 PS,
0 bis 100 km/h 10,8 s, 175,0 km/h, DM 15 490,–

Der Touring ist eine Variante des kleinen BMW, mit einer großen Heckklappe zwar, im übrigen aber von einem Lieferwagen sehr deutlich entfernt. Für Freunde besonders hoher Leistung und Laufkultur hält BMW einen Dreiliter-Sechszylindermotor bereit, der sowohl im Coupé als auch in der Limousine zur Verfügung stehen kann. Mit Benzineinspritzung bringt er es auf 200 PS.





BMW 1602, 1573 ccm, 85 PS, 0 bis 100 km/h 12,9 s, 161,0 km/h, DM 10 645,–



BMW 3.0 CSi, 2985 ccm, 200 PS, 0 bis 100 km/h 7,3 s, 219,8 km/h, DM 30 650,–



BMW 3.0 S, 2985 ccm, 180 PS, 0 bis 100 km/h 8,6 s, 211,4 km/h, DM 22 280,–



BMW Touring 2000 tii, 1990 ccm, 130 PS, 0 bis 100 km/h 9,2 s, 189,0 km/h, DM 14 415,–













Alle
deutschen
Autos

Der neue Mittelklasse-BMW überraschte mit der ungewohnten Typbezeichnung 520. Auch im Charakter soll er – so will es die BMW-Strategie – neue, komfortable Wege gehen. Deshalb beließ man es bei nur mittelstarker Motorisierung durch zwei Zweilitermotoren von 110 bzw. 130 PS, die den 520 nach Transportkapazität und Betriebskosten zu einem sehr wirtschaftlichen BMW-Modell stempeln.



BMW 520, 1990 ccm, 115 PS, 0 bis 100 km/h 12,3 s, 173,0 km/h, DM 14 490,–

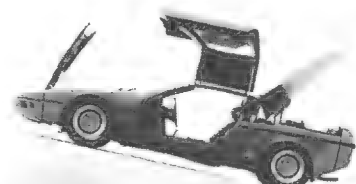


Als Ausdruck eines trotz Sicherheitsnormen und Abgasfesseln optimistischen und aktiven BMW-Images schufen die Entwicklungstechniker in München den BMW Turbo. Das unverkäufliche Einzelstück wird durch einen aufgeladenen Zweilitermotor 250 km/h schnell gemacht. Fast genauso schnell geht allerdings ein von der Tuningfirma Alpina präparierter Dreiliter-Leichtbau CS mit 250 PS und Frontspoiler.





BMW Turbo, 1990 ccm,
200 PS, 0 bis 100 km/h 6,6 s, 250,0 km/h



BMW Alpina 3.0 CSL, 2985 ccm, 250 PS,
0 bis 100 km/h 6,7 s, 243,2 km/h, DM 43 044,–

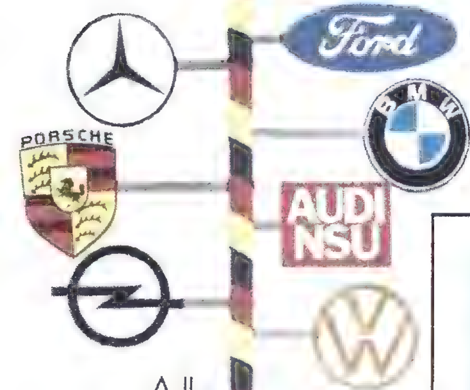


Das Haus Daimler-Benz war mit Neuerungen selten so freigebig wie in diesem Jahr. Nachdem zur Jahresmitte ein neuer Doppelnockenwellen-Sechszylinder frischen Wind und mehr Kultiviertheit ins Motorenprogramm gebracht hatte, folgten im Herbst die vom Fahrwerk bis zur Karosserie erneuerten S-Modelle, an deren Komfort und Qualität sich die europäische Oberklasse künftig zu orientieren hat.



Mercedes 350 SE, 3499 ccm, 200 PS, 0 bis 100 km/h 9,5 s, 205,0 km/h, DM 28 860,–





Den SL-Typen von heute gebricht es an der Sportlichkeit, die ihr berühmter Typenname von einst heraufbeschwört. Sie sind kultiviert, aber schwer. Konsequenter als der Kurz-SL geht der viersitzige SLC den Weg zum limousinenhaften Komfort im sportlichen Gewand. Nicht mehr so angestrengt ist das Warten von Enthusiasten auf den Wankel-Experimentiertyp C 111. Der Hochleistungstraum kommt in die Jahre.



Mercedes 350 SLC, 3499 ccm, 200 PS, 0 bis 100 km/h 10,2 s, 211,8 km/h, DM 35 635,–



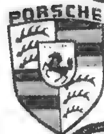
Mercedes 350 SL, 3499 ccm, 200 PS, 0 bis 100 km/h 8,4 s, 215,6 km/h, DM 31 415,–

Mercedes C 111, Kammern 4 x 600 ccm, 350 PS, 0 bis 100 km/h 4,8 s, 300,0 km/h



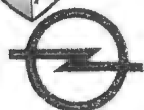














Daß es nun auch einen kleinen Mercedes mit hoher Leistung gibt, ist dem neu entwickelten 2,8 Liter-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen zu verdanken, den Mercedes vor allem für die neuen Groß-Modelle plante. Dem 280 E vermittelt dieses Triebwerk den Reiz einer sportlichen Kompakt-Limousine, die es in Einspritz-Version auf 200 km/h bringt. Und wer den Rolls-Royce nicht mag, kann ebenfalls zugreifen: Der 600 bleibt im Programm.



Mercedes 280 E, 2746 ccm, 185 PS, 0 bis 100 km/h 9,5 s, 202,5 km/h, DM 20 535,–



Mercedes 600, 6332 ccm, 250 PS, 0 bis 100 km/h 10,1 s, 209,0 km/h, DM 83 250,–



Mercedes 280 C, 2746 ccm, 160 PS, 0 bis 100 km/h 10,6 s, 190,0 km/h, DM 21 423,–



Mercedes 230, 2292 ccm, 120 PS, 0 bis 100 km/h 13,3 s, 176,4 km/h, DM 16 095,–

So lebt sie länger. Die neue Frischdienst-Batterie von Bosch.

Eine Batterie beginnt zu leben, wenn sie mit Säure gefüllt wird. Deshalb wird die Bosch-Frischdienst-Batterie erst dann mit Säure gefüllt, wenn sie in Ihr Auto kommt. So lebt sie länger.



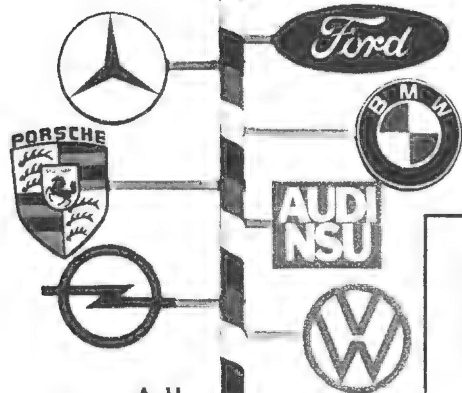
Die neue Frischdienst-Batterie von Bosch. Überall, wo Sie dieses Zeichen sehen.

Bosch-Batterien sind mit Kälteprüfstrom nach DIN ...ltstart-geprüft.

Bosch.
Die ganze Elektrik und Elektronik im Auto.

BOSCH

A2 372a



Mit dem Escort hat Ford ein ähnliches Auto im Verkaufsprogramm wie Opel mit dem Kadett – ein Einfach-Mobil billiger Machart, das in erster Linie dem VW-Käfer Konkurrenz machen soll. Der Taunus wendet sich als Nachfolger des 12/15 M an die anspruchsvolleren Ford-Kunden, und er tut es mit sichtbarem Erfolg. Daß er sich gut verkauft, liegt freilich nicht an aufwendiger Technik. Er gefällt dem Publikum ganz einfach gut.



Ford Escort 1100, 1098 ccm, 48 PS, 0 bis 100 km/h 22,6 s, 130,8 km/h, DM 6485,–



Ford Taunus 1600 GT, 1576 ccm, 88 PS, 0 bis 100 km/h 14,0 s, 164,4 km/h, DM 9520,–



Ford Taunus Coupé 2300 GXL, 2293 ccm, 108 PS, 0 bis 100 km/h 10,8 s, 173,9 km/h, DM 11277,–

Über schlechten Fahrkomfort brauchen sich die Besitzer eines Consul oder Granada nicht zu beklagen; Ford schaffte bei den neuen Mittelklasse-Autos die Starrachse ab und sah eine moderne Schräglenker-Konstruktion vor, die sich vor allem auf die Federungscharakteristik günstig auswirkt. Die Motoren-Auswahl ist ungewöhnlich groß: Man kann zwischen zwei Vierzylindern und drei Sechszylindern wählen.



Ford Consul 2300 GT, 2293 ccm, 108 PS, 0 bis 100 km/h 13,1 s, 169,0 km/h, DM 11 965,–



Ford Granada GXL, 2993 ccm, 138 PS, 0 bis 100 km/h 11,2 s, 185,5 km/h, DM 15 555,–



Ford Granada GXL, 2993 ccm, 138 PS, 0 bis 100 km/h 11,2 s, 185,5 km/h, DM 15 185,–

Seidensticker: Bestseller a la mode

Dieses Hemd gab es schon vor 10 Jahren: Seidensticker-Splendesto (Stoff von Stoffels). Woran liegt's, daß es so jung aussieht? Weil der Look sich der Mode anpaßt (ab sofort Splendesto gestreift und gemustert), aber das Herz gleich bleibt: sprichwörtlich gute Paßform, korrekte Verarbeitung, extrem lange Lebensdauer. Ein solches Hemd kann nicht altern. Holen Sie sich's. Denn jung sein steht jedem.



Der aktuelle Mode-Tip:
Das modische, immer korrekte Seidensticker-Splendesto-Hemd – lebhafter Kontrast zur frischeren, lebendigen Anzugmode. Der i-Punkt: die sportlich-elegante Krawatte, im Ton auf Hemd und Anzug abgestimmt.

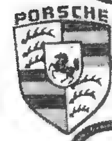
Es gibt Hemden — und Seidensticker-Hemden.

Seidensticker Herrenwäschefabriken, 48 Bielefeld, Postfach 109 Auch in Österreich erhältlich.

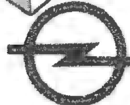
REINE BAUMWOLLE










Der Capri, seit 1968 produziertes Erfolgsmodell von Ford, erlebte eine Auffrischung: Karosserie und Innenraum wurden geschickt modifiziert, um das in die Jahre gekommene Coupé weiterhin attraktiv zu halten. Neu im Programm ist der 3000 GXL, ein 140 PS starker Capri mit Dreilitermotor, der sich vor allem durch bulliges Durchzugsvermögen auszeichnet. Der RS wird weitergebaut – mit einem 150 PS leistenden Einspritzmotor.



Ford Capri 1600 L, 1592 ccm, 72 PS, 0 bis 100 km/h 15,3 s, 158,0 km/h, DM 9060,–



Ford Capri 3000 GXL, 2993 ccm, 140 PS, 0 bis 100 km/h 9,0 s, 199,0 km/h, DM 12 620,–



Ford Capri 2600 RS, 2637 ccm, 150 PS, 0 bis 100 km/h 7,7 s, 202,5 km/h, DM 16 800,–

Audi 100 GL.
Die Spitze der Sport-Komfortklasse:

Spitze im Spurt: Auf 100 in 10,8. Drehzahlmesser. Mittelkonsole. 4 Halogen-Scheinwerfer. Spitze im Komfort: Luxus für fünf.



AUDI NSU
Vorsprung durch Technik.

Audi 100: DM 10.600,– / Audi 100 LS: DM 11.200,–
Audi 100 GL: DM 12.000,–.
Viertürer DM 350,– Mehrpreis.
Audi 100 Coupé S: DM 14.700,–.
Mehrpreis für Automatik: DM 1.200,–.
(Nicht für Audi 100 lieferbar.)
Preise ab Werk, einschl. Mwst.

Wer schnell ist, muß sicher fahren: Und sicher überholen. Der Audi 100 GL hat die 179 km/h Dauerspitze. Er hat das sichere, breitspurige Frontantrieb-Fahrwerk. Sportlich fahren heißt Spaß am Autofahren haben: Der starke Audi 100 GL wird serienmäßig mit einer griffigen Sport-Knüppelschaltung auf der Mittelkonsole geliefert. Und mit einem Drehzahlmesser. Und mit vier Halogen-Scheinwerfern. Und mit 280 mm-Ø-Großscheibenbremsen vorn. Ein Bremskraftverstärker macht das spurtreue Bremsen noch sicherer.

Komfortabel fahren heißt angenehm Reisen: Diese große Reiselimousine hat anatomisch richtig ausgeformte Einzel-Liegesitze vorn mit besonders hohen Rückenlehnen. Und eine 142 cm breite Rückbank mit ausklappbarer Mittelarmlehne. Die Breitband-Ventilation des Audi 100 GL tauscht verbrauchte Luft in 15 sec. gegen frische aus.

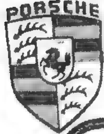
Dieser Wagen hat die große Spitze. Dieser Wagen hat den ganzen Sport. Dieser Wagen hat den Extra-Komfort.

Der Audi 100 GL ist die Spitze der Sport-Komfortklasse.

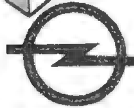











Die Tage der NSU-Prinzen sind gezählt, wenn sie auch noch, mit Ausnahme des TT, gebaut werden. Bei NSU in Neckarsulm machen sich die Audis immer breiter – zur Zeit werden hier pro Tag 330 Exemplare gefertigt. Der Ro 80, Deutschlands einziges Serienauto mit Wankelmotor, soll weiterproduziert werden – demnächst vermutlich mit einem stärkeren Motor.



NSU Ro 80, Kammern 2 x 497,5 ccm, 115 PS, 0 bis 100 km/h 16,2 s, 173,9 km/h, DM 17 590,–



NSU 1200 C, 1177 ccm, 55 PS, 0 bis 100 km/h 18,0 s, 144,0 km/h, DM 6690,–

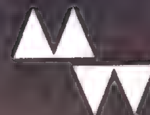


NSU 1000 C, 996 ccm, 40 PS, 0 bis 100 km/h 20,0 s, 130,0 km/h, DM 5990,–



NSU Prinz 4 L, 598 ccm, 30 PS, 0 bis 100 km/h 35,0 s, 116,0 km/h, DM 5190,–

Tabac Original
Der individuelle Duft

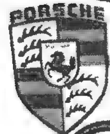


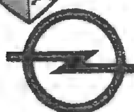
Tabac Original After Shave
Ihre Pflege nach der Rasur

Tabac Original ist das sorgfältig aufeinander abgestimmte Programm für die persönliche Pflege des Herrn:
Shaving Cream, Shaving Foam, Pre Electric Shave,
Eau de Cologne, Luxusseife, Haartabac, Shampoo,
Deodorant Spray, Anti-Transpirant Spray, Foam Bath.

Mäurer + Wirtz

1023/72










Alle deutschen Autos

Der Verkaufserfolg, den Ford mit dem Capri erlebte, ließ Opel nicht ruhen: Im Herbst 1970 stellten die Rüsselsheimer den Manta vor – ein sportliches Coupé, das sich gut verkaufte und mit dem Opel nachdrücklich untermauerte, daß die Zeit schlecht liegender Opel-Autos vorbei ist. Der Kadett wird nun schon seit über sechs Jahren gebaut – der Nachfolger ist aber in Sicht.



Opel Ascona 19 SR, 1897 ccm, 90 PS, 0 bis 100 km/h 12,4 s, 160,0 km/h, DM 8458,–



Opel Manta 1,6 S, 1584 ccm, 80 PS, 0 bis 100 km/h 14,0 s, 164,0 km/h, DM 9060,–



Opel Kadett 1100, 1078 ccm, 50 PS, 0 bis 100 km/h 20,1 s, 132,3 km/h, DM 6540,–



Opel Kadett 1,2 LS Coupé, 1196 ccm, 60 PS, 0 bis 100 km/h 16,5 s, 143,0 km/h, DM 7580,–

TL 70
HiFi-Lautsprecher-Boxen mit 3-Wege-System. Kalotten-Hochton-Lautsprecher. 35 ... 20.000 Hz.

Der Scheck.

Ich möchte mehr über Ihr HiFi Stereo Programm erfahren. Bitte schicken Sie Informationsmaterial.

____

____

____

AM/H 1

TELEFUNKEN, 3 Hannover, Abt. WB, Postfach 21345

Wenn es um HiFi-Stereo geht, bietet Ihnen TELEFUNKEN den entscheidenden Vorteil:

Einer baut alles.

hymnus hifi 101:
HiFi-Stereo-Steuergerät mit 2 x 45 Watt Musikleistung. 4 Wellenbereiche. 7 UKW-Stationstasten. 3 Flachbahnregler. 2 Raum-Betrieb durch schaltbare Lautsprechergruppen.

W 233 hifi:
HiFi-Stereo-Plattenwechsler. Stereo-Magnetsystem Shure M 71 MB. Regiehebel. Tonarmlift. [illegible]sperre. [illegible] [illegible]ierung.

TELEFUNKEN baut alles: Steuergeräte, Tonbandgeräte, Plattenspieler und Lautsprecherboxen. Das ist Ihr Vorteil. Denn was aus einer Hand kommt, trägt die gleiche Handschrift. Was aus einem Haus kommt, hat ein Niveau. Deshalb: HiFi-Stereo von TELEFUNKEN. Damit nichts dem Zufall überlassen bleibt.
Alles spricht für TELEFUNKEN



TELEFUNKEN

Wie modern Großserien-Limousinen der Mittelklasse sein können, bewies Opel mit dem neuen Rekord 2. Er löste den betagten Rekord C ab, und auch er bekam stärkere Brüder zur Seite gestellt. Sie heißen, wie schon zuvor, Commodore und sind, in GS/E-Version, Angehörige der großen Hubraumklassen. Mit einem Volumen von 2,8 Litern ist der Einspritz-Commodore 160 PS stark.



Opel Rekord 1700 S, 1698 ccm, 83 PS, 0 bis 100 km/h 16,5 s, 155,0 km/h, DM 9859,–



Opel Rekord 1900 Coupé, 1897 ccm, 97 PS, 0 bis 100 km/h 13,7 s, 167,4 km/h, DM 10 965,–



Opel Commodore GS/E, 2784 ccm, 160 PS, 0 bis 100 km/h 9,0 s, 200,0 km/h, DM 16 460,–

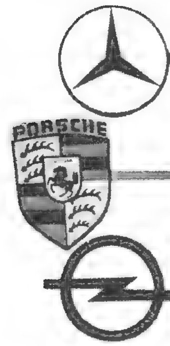


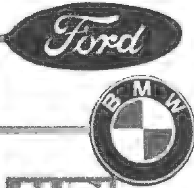
Opel Commodore GS, 2490 ccm, 130 PS, 0 bis 100 km/h 12,3 s, 181,8 km/h, DM 14 185,–

Ich geh' meilenweit für
CAMEL FILTER



Groß im Geschmack –
angenehm mild im Rauch







Wie sportlich Opel im Laufe der Jahre geworden ist, dokumentiert am besten der zweisitzige GT/J, eine schlichtere Version des GT. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von rund 190 km/h beweist das aerodynamisch günstige Auto, daß man nicht unbedingt viele Pferdestärken braucht, um wirklich schnell zu sein. Die großen Opel-Modelle Admiral und Diplomat wurden an Front- und Heckpartie neu gestylt – die Motoren blieben unverändert.





Opel GT/J, 1897 ccm, 90 PS, 0 bis 100 km/h 10,8 s, 189,5 km/h, DM 10 990,–



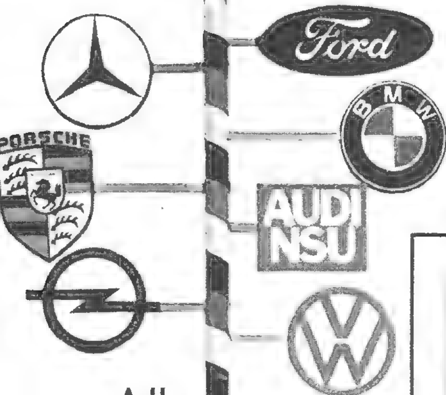


Opel Admiral 2,8 E, 2784 ccm, 165 PS, 0 bis 100 km/h 11,7 s, 190,5 km/h, DM 20 784,–

Beck's Appeal

Der Reiz eines einzigartigen Bieres





Daß Autos schnell genug sind – darum hat sich speziell die Firma Porsche immer sehr intensiv gekümmert. Und obwohl man sich in dieser Hinsicht mit einem 911 S sehr gut bedient fühlen muß, darf es in Zukunft noch etwas mehr sein: Der neue Carrera, den es nur in 500 Exemplaren geben wird, läuft über 240 km/h und ist damit das schnellste deutsche Serienauto überhaupt. Augenfälliges Merkmal dieses Porsche: ein ausgeprägter Heckspoiler.



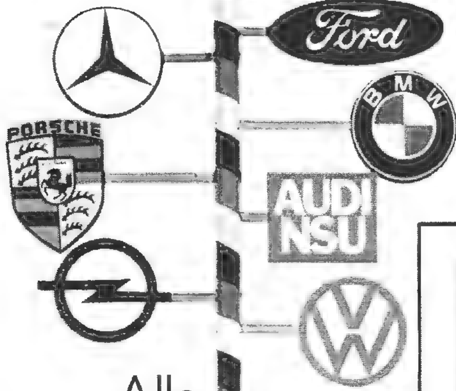
Porsche 911 E Targa, 2341 ccm, 165 PS, 0 bis 100 km/h 7,9 s, 220,0 km/h, DM 29 995,–



Porsche 911 S, 2341 ccm, 190 PS, 0 bis 100 km/h 7,4 s, 231,4 km/h, DM 31 500,–



Porsche Carrera RS, 2687 ccm, 210 PS, 0 bis 100 km/h 5,8 s, 245,0 km/h, DM 33 000,–



Der VW Käfer Jahrgang 73 ist sicherlich der beste Käfer, den es je gab – daß er sich nicht zu einem modernen Auto verwandeln konnte, verblüfft inzwischen wohl niemand mehr. Zu seinen bedeutsamsten Verbesserungen zählt eine Panorama-Windschutzscheibe. Der Karmann-Ghia, ebenfalls ein echter Veteran, läuft noch mit alter Verglasung und mit der Gewißheit, auch in Zukunft noch gelegentliche Freundinnen zu finden.



VW 1303 S, 1584 ccm, 50 PS, 0 bis 100 km/h 19,3 s, 142,3 km/h, DM 6890,–



VW Karmann Ghia, 1584 ccm, 50 PS, 0 bis 100 km/h 22,0 s, 135,0 km/h, DM 9220,–

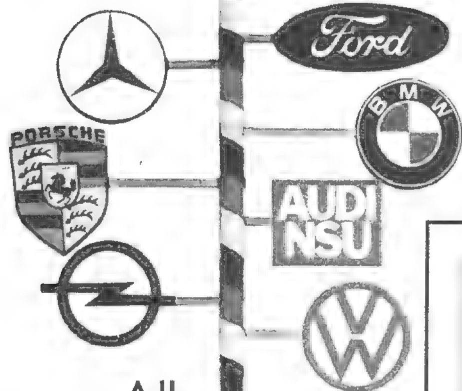
VW 1303 LS Cabriolet, 1584 ccm, 50 PS, 0 bis 100 km/h 19,7 s, 131,8 km/h, DM 8840,–



Genuß im Stil der neuen Zeit

LORD EXTRA





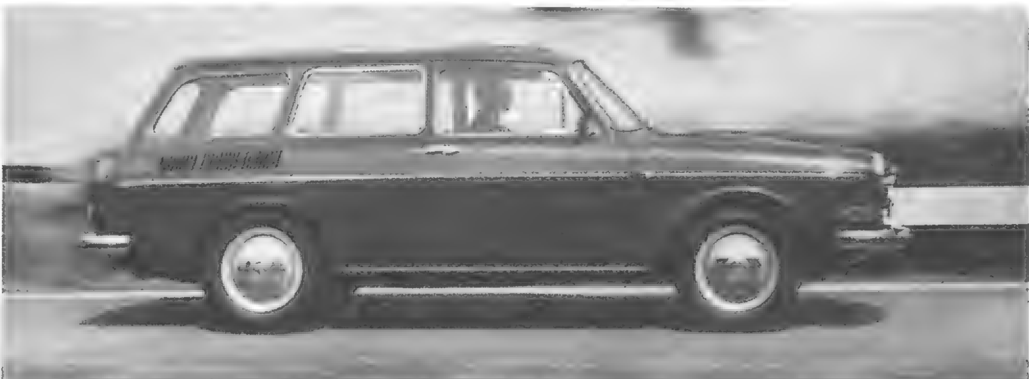
Modellpflege wird bei VW sehr groß geschrieben – zum Teil allerdings auch deshalb, weil es an neuen Modellen fehlt. K 70 und 411, der in der Typenbezeichnung eine Ziffer höher rückte, präsentieren sich mit verjüngten Gesichtern und Detailverbesserungen – der Typ 3 mit 1,6 Liter-Flachmotor blieb praktisch unverändert. Er erfreut sich als Variant größerer Beliebtheit.



VW 412 LE, 1679 ccm, 80 PS, 0 bis 100 km/h 16,0 s, 155,0 km/h, DM 10 470,–



VW K 70 L, 1605 ccm, 90 PS, 0 bis 100 km/h 13,3 s, 159,0 km/h, DM 10 670,–



VW 1600 L Variant, 1584 ccm, 54 PS, 0 bis 100 km/h 19,0 s, 135,0 km/h, DM 8960,–

Farbenfrohe Welt. Fröhliches Leben.
Bunte Bilder. Life.

LifeStory Agfacolor

der Film mit den natürlichen Farben



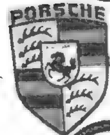


72/7

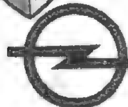
Agfa
AGFA-GEVAERT










Viele Gemeinsamkeiten haben diese beiden Autos nicht, wenn man einmal vom luftgekühlten Motor absieht. Der VW-Porsche 914 wurde stärker: Sein Vierzylinder-Motor hat inzwischen zwei Liter Hubraum und 100 PS, womit er stark genug ist, um den 914 über 190 km/h schnell werden zu lassen. Der VW 181 begnügt sich mit runden 115 km/h, hat dafür aber echten Cabrio-Effekt und große Bodenfreiheit zu bieten.



VW-Porsche 914 2.0, 1991 ccm, 100 PS, 0 bis 100 km/h 9,9 s, 192,4 km/h, DM 13 760,–



VW 181, 1584 ccm, 44 PS, 0 bis 100 km/h 36,4 s, 116,0 km/h, DM 9 550,–

Der Sitzfreundliche

Es gibt ihn jetzt auch mit dem Girolift.
Für ganz mühelose Höhenverstellung.
Damit jede Sekretärin freundlich lächelt.
Und allen die Arbeit etwas leichter fällt.



stollgiroflex rembo: Der Bürofavorit. Anatomisch richtiges und bequemes Sitzen machen ihn so sitzfreundlich. Und jetzt bekommt man ihn auch mit dem Girolift. Für ganz mühelose Höhenverstellung. stollgiroflex rembo gibt es für alle Arbeitsbereiche: Als Drehhocker und Drehstuhl, Drehsessel und Beistellstuhl. Mit formgegossener Polsterung oder kissenartigem Komfortpolster.

stollgiroflex hat ein konsequentes Sitzmöbelprogramm entwickelt. Für jeden Arbeitsbereich und alle Repräsentationswünsche. Sämtliche Modelle basieren auf den Erkenntnissen moderner Arbeitsphysiologie. Damit man anatomisch richtig sitzt. Bequem und arbeitsgerecht. So wird höhere Leistung möglich. Und bequemes Sitzen selbstverständlich.

Nur im guten Büroeinrichtungs-Fachhandel.
Verlangen Sie unseren Bezugsquellen-Nachweis.

anatomisch richtig sitzen **stollgiroflex**®

Martin Stoll, Giroflex, 7897 Tiengen, Telefon-Sammelnummer (07741) 3074
Schweiz: Albert Stoll Giroflex AG, 5322 Koblenz
Österreich: (Generalvertretung): R. Svoboda & Co. Büroeinrichtungen, Wien

Steinmann

Mit den neuen SCOTCH High Energy Cassetten

40% mehr Klang aus jedem Recorder!

HE HIGH ENERGY heißt Kobalt-aktiviert. 3M verwendet für die neuen SCOTCH High Energy Cassetten eine revolutionäre Technologie — Kobalt-aktivierte Beschichtung. Ergebnis: 40% mehr Klang, bei extrem niedrigem Grundrauschen.

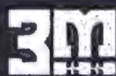
Mehr Klang aus jedem Recorder — keine Probleme beim Löschen. SCOTCH High Energy Cassetten holen aus jedem Recorder das Leistungsmaximum — ohne zusätzliche Umschaltung, ohne Probleme beim Löschen.

Rückseitenschutz gegen Bandsalat. Der von 3M entwickelte Band-Rückseitenschutz verhindert statische Aufladung und verbessert die Wickeleigenschaften: Bandsalat jetzt praktisch unmöglich.

Zuverlässige Cassetten-Mechanik. SCOTCH High Energy Cassetten funktionieren zuverlässig, problemlos und leben länger als herkömmliche Cassetten.

SCOTCH High Energy Cassetten und einen Prospekt darüber erhalten Sie nur im Fachhandel.

Wann steigen Sie um — auf 40% mehr Klang aus Ihrem Recorder?



3M DEUTSCHLAND GMBH
Magnetische Produkte
4 Düsseldorf, Königsallee 106

Alle deutschen Autos — Technische Daten · Meßwerte

Typ	Bauart	Zylinder	Bohrung × Hub mm	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Radstand mm	Spur vorn/hinten mm	Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	Reifen	Gewicht kg	Beschleunigung 0–100 km/h in sec	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbrauch Ltr/100 km
AUDI															
Audi 80	F	4	75×73,4	1296	55/5500	9,4/2500	8,5:1	2470	1340×1335	4175×1600×1372	155-13	835	16,9	145,0	8–11
Audi 80 S	F	4	76,5×80	1470	75/5800	11,6/3500	9,7:1	2470	1340×1335	4175×1600×1372	155 SR 13	850 T	13,3 T	161,4 T	9,3 T
Audi 80 GL	F	4	76,5×80	1470	85/5800	12,3/4000	9,7:1	2470	1340×1335	4175×1600×1372	155 SR 13	855	12,4	170,0	9–12
Audi 100	F	4	81,5×84,4	1760	85/5100	13,8/3000	9,0:1	2675	1420×1425	4625×1729×1421	165 SR 14	1099 T	13,5	156,0	10–12
Audi 100 LS	F	4	81,5×84,4	1760	100/5500	15,3/3200	10,2:1	2675	1420×1425	4625×1729×1421	165 SR 14	1090 T	12,0 T	174,0 T	13,2 T
Audi 100 GL	F	4	84×84,4	1871	112/5600	16,3/3500	10,2:1	2675	1420×1425	4625×1729×1421	165 SR 14	1115 T	11,2 T	180,0 T	12,7 T
Audi 100 S Coupé	F	4	84×84,4	1871	112/5600	16,3/3500	10,2:1	2560	1420×1425	4398×1750×1326	185/70 HR 14	1110 T	10,4 T	186,5 T	14,4 T
BMW															
1602	K	4	84×71	1573	85/5700	13,2/3500	8,6:1	2500	1330/1330	4230×1590×1410	165 SR 13	1010 T	12,9 T	161,0 T	11,6 T
1802	K	4	89×71	1766	90/5200	14,6/3000	8,6:1	2500	1330/1330	4230×1590×1410	165 SR 13	995 T	11,6 T	170,6 T	12,8 T
2002	K	4	89×80	1990	100/5500	16,0/3500	8,5:1	2500	1330/1330	4230×1590×1410	165 SR 13	1020 T	10,8 T	174,8 T	13,2 T
2002 tii	K	4	89×80	1990	130/5800	18,1/4500	10,0:1	2500	1348/1348	4230×1590×1410	165 HR 13	1055 T	9,7 T	190,5 T	12,3 T
Touring 2000 tii	K	4	89×80	1990	130/5800	18,1/4500	10,0:1	2500	1348/1348	4110×1590×1380	165 HR 13	1085 T	9,2 T	189,0 T	12,4 T
520	K	4	89×80	1990	115/5800	16,5/3700	9,0:1	2636	1406/1442	4620×1690×1425	175 HR 14	1230	12,3	173,0	10–14
520 i	K	4	89×80	1990	130/5800	18,1/4500	9,5:1	2636	1406/1442	4620×1690×1425	175 HR 14	1250	11,1	183,0	10–14
2500	K	6	86×71,6	2478	150/6000	21,5/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	175 HR 14	1405 T	10,2 T	197,8 T	15,0 T
2800	K	6	86×80	2788	170/6000	24,0/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	DR 70 HR 14	1400 T	9,1 T	207,0 T	16,8 T
3.0 S	K	6	89×80	2985	180/6000	26,0/3700	9,0:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	DR 70 HR 14	1380	8,6 T	211,4 T	14–17
3.0 Si	K	6	89×80	2985	200/5500	27,7/4300	9,5:1	2692	1446/1464	4700×1750×1450	195/70 VR 14	1380	8,2 T	214,3 T	14–17
3.0 CS	K	6	89×80	2985	180/6000	26,0/3700	9,0:1	2625	1446/1402	4660×1670×1370	195/70 VR 14	1415 T	8,5 T	213,0 T	15,0 T
3.0 C Si	K	6	89×80	2985	200/5500	27,7/4300	9,5:1	2625	1446/1402	4660×1670×1370	195/70 VR 14	1415 T	7,3 T	219,8 T	17,4 T
FORD															
Escort 1100	K	4	80,98×53,29	1098	48/6000	7,5/3000	8,2:1	2400	1255/1280	3980×1570×1405	6.00–12	845 T	22,6 T	130,8 T	10,8 T
Escort 1300	K	4	81×63	1298	57/5000	9,3/3000	9,0:1	2400	1255/1280	3980×1570×1405	6.00 S 12	845	18,7	145,0	10–11
Escort 1300 GT	K	4	81×63	1298	72/6000	9,4/4000	9,2:1	2400	1255/1280	3980×1570×1405	155 SR 12	855 T	14,8 T	155,2 T	11,2 T
Escort Sport	K	4	81×63	1298	72/6000	9,4/4000	9,2:1	2400	1265/1295	3983×1579×1402	165 SR 13	850 T	14,2 T	155,8 T	12,7 T
Escort Turnier 1300	K	4	81×63	1298	57/5000	9,3/3000	9,0:1	2400	1255/1280	4070×1570×1421	6.00 S 12	955	19,7	145,0	10–11
Taunus 1300	K	4	79×66	1293	55/5500	9,2/3000	8,2:1	2578	1422/1422	4267×1700×1359	5.60–13	965 T	18,4 T	142,6 T	12,1 T
Taunus 1600	K	4	87,67×66	1592	72/5500	12,0/2700	9,0:1	2578	1422/1422	4267×1700×1359	6.45–13	1020 T	16,0 T	148,0 T	11,9 T
Taunus Turnier 1600	K	4	81,67×66	1592	72/6000	12,0/2700	9,0:1	2578	1422/1422	4369×1700×1393	6.45 S 13	1055	17,3	152,0	11–14
Taunus 1600 GT	K	4	87,67×66	1576	88/5700	12,7/4000	9,0:1	2578	1422/1422	4267×1700×1359	185/70 SR 13	1040 T	14,0 T	164,4 T	13,1 T
Taunus 2000 Coupé	K	V 6	84×60,1	1981	90/5000	15,2/3000	9,0:1	2578	1422/1422	4267×1708×1331	175 SR 13	1100 T	13,6 T	160,7 T	15,9 T
Taunus 2300 Coupé	K	V 6	90×60,15	2293	108/5000	18,0/3000	9,0:1	2578	1422/1422	4267×1708×1331	175 SR 13	1125 T	10,8 T	173,9 T	13,7 T
Capri 1300	K	4	79×66	1293	55/5500	9,2/3000	8,2:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	6.00–13	960	20,9	141,0	9–12
Capri 1600	K	4	87,67×66	1592	72/5500	12,0/2700	9,0:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	165 SR 13	960	15,3	158,0	10–13
Capri 1600 GT	K	4	87,67×66	1592	88/5700	12,7/4000	9,0:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	165 SR 13	980	12,6	170,0	10–13
Capri 2300	K	V 6	90×60,15	2293	108/5100	18,5/3000	9,0:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	165 SR 13	1055	10,4	180,0	13–16
Capri 2600 GT	K	V 6	90×66,8	2551	125/5300	20,5/3000	9,0:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	185/70 HR 13	1055	9,4	190,0	13–17
Capri 2600 RS	K	V 6	90×69	2637	150/5600	22,0/4000	10,0:1	2559	1392/1322	4240×1672×1283	185/70 HR 13	1050 T	7,7 T	202,5 T	20,5 T
Capri 3000	K	V 6	93,67×72,42	2993	140/5300	24,0/3000	8,9:1	2559	1353/1327	4313×1646×1352	185/70 HR 13	1125 T	9,0 T	199,0 T	14,0 T
Consul 1700	K	V 4	90×66,8	1680	75/5000	13,0/2500	9,0:1	2769	1511/1537	4572×1791×1413	6.45–14	1180	18,6	145,0	10–12
Consul 2000	K	4	90,82×76,95	1955	99/5500	15,4/4000	9,2:1	2769	1511/1537	4572×1791×1413	175 SR 14	1260 T	13,4 T	162,9 T	12,4 T

F = Frontantrieb, H = Heckmotor, M = Mittelmotor, K = konventionell (Motor vorn – Antrieb hinten), Zylinderzahl ohne Zusatz = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, T = Testwert. Stand der Tabelle: 1. Oktober 1972

Typ	Bauart	Zylinder	Bohrung × Hub mm	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Radstand mm	Spur vorn/hinten mm	Außenmaße Länge × Breite × Höhe mm	Reifen	Gewicht kg	Beschleunigung 0–100 km/h in sec	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbrauch Ltr/100 km
FORD (Fortsetzung)															
Consul 2300 GT	K	V 6	90 × 60,15	2293	108/5000	18,0/3000	9,0:1	2769	1511/1537	4572 × 1791 × 1413	185 SR 14	1335 T	13,1 T	169,0 T	15,7 T
Consul Turnier 2000	K	4	90,82 × 76,95	1955	99/5500	15,4/4000	9,2:1	2769	1511/1537	4674 × 1791 × 1437	7.35 S 14	1265	14,9	161,0	10–13
Granada 2600	K	V 6	90 × 66,8	2551	125/5000	20,5/3500	9,0:1	2769	1511/1537	4572 × 1791 × 1413	175 SR 14	1350	11,4	175,0	14–17
Granada 3000	K	V 6	93,67 × 72,42	2993	138/5000	24,0/3000	8,9:1	2769	1511/1537	4646 × 1791 × 1413	175 HR 14	1435 T	11,2 T	185,5 T	17,1 T
Granada Turnier 3000	K	V 6	93,67 × 72,42	2993	138/5000	24,0/3000	8,9:1	2769	1511/1537	4674 × 1791 × 1437	185 HR 14	1430	11,1	182,0	15–18
MERCEDES-BENZ															
200 D	K	4	87 × 83,6	1988	55/4200	11,5/2400	21,0:1	2750	1444/1440	4685 × 1770 × 1440	175 S 14	1360	31,0	130,0	7–10
200	K	4	87 × 83,6	1988	95/5000	15,9/2800	9,0:1	2750	1444/1440	4685 × 1770 × 1440	175 S 14	1375 T	14,5 T	166,0 T	15,3 T
220 D	K	4	87 × 92,4	2197	60/4200	11,8/2400	21,0:1	2750	1444/1440	4685 × 1770 × 1440	175 S 14	1370	28,3	134,0	8–11
220	K	4	87 × 92,4	2197	105/5000	18,2/2800	9,0:1	2750	1444/1440	4685 × 1770 × 1440	175 S 14	1375 T	13,2 T	168,0 T	15,4 T
230	K	6	81,75 × 72,8	2292	120/5400	18,2/3600	9,0:1	2750	1444/1440	4685 × 1770 × 1440	175 S 14	1420 T	13,3 T	176,4 T	16,8 T
250	K	6	86,5 × 78,8	2778	130/5000	22,0/3200	8,7:1	2750	1448/1440	4685 × 1770 × 1440	175 H 14	1440	11,5	180,0	10–16
250 C	K	6	86,5 × 78,8	2778	130/5000	22,0/3200	8,7:1	2750	1448/1440	4685 × 1790 × 1395	175 H 14	1390	11,5	180,0	10–16
280	K	6	86 × 78,8	2746	160/5500	23,0/4000	9,0:1	2750	1448/1440	4685 × 1790 × 1440	185 HR 14	1440	10,6	190,0	10,5–17,5
280 E	K	6	86 × 78,8	2746	185/6000	24,3/4500	9,0:1	2750	1448/1440	4685 × 1790 × 1440	185 HR 14	1535 T	9,5 T	202,2 T	17,2 T
280 Coupé	K	6	86 × 78,8	2746	160/5500	23,0/4000	9,0:1	2750	1448/1440	4685 × 1790 × 1395	185 HR 14	1440	10,6	190,0	10,5–17,5
280 E Coupé	K	6	86 × 78,8	2746	185/6000	24,3/4500	9,0:1	2750	1448/1440	4685 × 1790 × 1395	185 HR 14	1450	9,9	200,0	10,5–17,5
280 S	K	6	86 × 78,8	2746	160/5500	23,0/4000	9,0:1	2865	1525/1505	4960 × 1865 × 1425	185 HR 14	1610	11,5	190,0	10,5–17,5
280 SE	K	6	86 × 78,8	2746	185/6000	24,3/4500	9,0:1	2865	1525/1505	4960 × 1865 × 1425	185 HR 14	1615	10,5	200,0	10,5–17,5
350 SE	K	V 8	92 × 65,8	3499	200/5800	29,2/4000	9,5:1	2865	1525/1505	4960 × 1865 × 1425	205/70 HR 14	1675	9,5	205,0	11,5–18,5
350 SL	K	V 8	92 × 65,8	3499	200/5800	29,2/4000	9,5:1	2460	1452/1440	4370 × 1790 × 1290	205/70 VR 14	1590 T	8,4 T	215,6 T	17,1 T
350 SLC	K	V 8	92 × 65,8	3499	200/5800	29,2/4000	9,5:1	2820	1452/1440	4740 × 1790 × 1330	205/70 VR 14	1740 T	10,2 T	211,8 T	19,5 T
600	K	V 8	103 × 95	6332	250/4000	51,0/2800	9,0:1	3200	1587/1575	5540 × 1950 × 1510	9.00 H 15	2605 T	10,1 T	209,0 T	25,5 T
NSU															
Prinz 4 L	H	2	76 × 66	598	30/5500	4,5/3000	7,5:1	2040	1237/1209	3440 × 1490 × 1360	5.00–12	555	35,0	116,0	6–8
1000 C	H	4	69 × 66,6	996	40/5500	7,0/3000	7,5:1	2250	1260/1248	3793 × 1490 × 1364	5.50–12	660	20,0	130,0	8–10
1200 C	H	4	75 × 66,6	1177	55/5500	8,5/3500	7,8:1	2440	1280/1248	4000 × 1500 × 1390	6.15–13	720	18,0	144,0	9–11
Ro 80	F	Wankel	—	2 × 497,5	115/5500	16,2/4500	9,0:1	2860	1480/1434	4780 × 1760 × 1410	175 HR 14	1270 T	16,2 T	173,9 T	15,4 T
OPEL															
Kadett 1100	K	4	75 × 61	1078	50/5400	7,6/3000	7,8:1	2416	1252/1282	4182 × 1614 × 1400	6.00–12	800 T	20,1 T	132,3 T	10,3 T
Kadett 1,2 S	K	4	79 × 61	1196	60/5400	9,0/3000	9,2:1	2416	1252/1282	4182 × 1614 × 1400	155–13	820 T	16,2 T	148,8 T	9,3 T
Rallye Kadett 1,2 S	K	4	79 × 61	1196	60/5400	9,0/3000	9,2:1	2416	1252/1282	4182 × 1573 × 1405	155 SR 13	800	16,5	143,0	9–11
Rallye Kadett 1900 S	K	4	93 × 69,8	1897	90/5100	14,9/2800	9,0:1	2416	1252/1282	4182 × 1573 × 1405	155 SR 13	925 T	11,9 T	167,5 T	11,7 T
Ascona 1,2 S	K	4	79 × 61	1196	60/5400	9,0/3000	9,2:1	2430	1331/1320	4124 × 1626 × 1385	155–13	900 T	18,5 T	146,8 T	9,4 T
Ascona 16	K	4	85 × 69,8	1584	68/5200	11,0/3400	8,2:1	2430	1331/1320	4124 × 1626 × 1385	155–13	985 T	16,1 T	145,2 T	13,6 T
Ascona 16 S	K	4	85 × 69,8	1584	80/5200	12,0/3800	9,5:1	2430	1331/1320	4124 × 1626 × 1385	165 S 13	985 T	14,4 T	160,7 T	12,6 T
Ascona 19 SR	K	4	93 × 69,8	1897	90/5100	14,9/2800	9,0:1	2430	1331/1320	4180 × 1632 × 1385	165 S 13	980 T	12,4 T	160,0 T	13,3 T
Ascona Voyage 16	K	4	85 × 69,8	1584	68/5200	11,0/3400	8,2:1	2430	1331/1320	4180 × 1632 × 1400	165 SR 13	999 T	18,1 T	147,7 T	13,4 T
Manta 1,2 S	K	4	79 × 61	1196	60/5400	9,0/3000	9,2:1	2430	1331/1320	4292 × 1626 × 1355	165 SR 13	900 T	17,4 T	151,3 T	9,7 T
Manta 1,6	K	4	85 × 69,8	1584	68/5200	11,0/3400	8,2:1	2430	1331/1320	4292 × 1626 × 1355	165 S 13	930	17,0	154,0	9–13
Manta 1,6 S	K	4	85 × 69,8	1584	80/5200	12,0/3800	9,5:1	2430	1331/1320	4292 × 1626 × 1355	165 S 13	950	14,0	164,0	9–13
Manta 1900 SR	K	4	93 × 69,8	1897	90/5100	14,9/2800	9,0:1	2430	1331/1320	4343 × 1632 × 1345	185/70 SR 13	975 T	12,6 T	173,0 T	13,4 T

F = Frontantrieb, H = Heckmotor, M = Mittelmotor, K = konventionell (Motor vorn – Antrieb hinten), Zylinderzahl ohne Zusatz = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, T = Testwert. Stand der Tabelle: 1. Oktober 1972

Der Manta hat nicht nur Limousinen einiges voraus! Sondern auch einigen Sportwagen.



Wem das eine zu bieder und das andere zu eng ist, sollte im komfortablen Manta-Innenraum Platz nehmen. In den körpergerechten Sitzen, die Langstreckenkomfort bieten. Oder betrachten Sie die Instrumententafel: große Rundinstrumente liegen gut im Blickfeld.

Und wenn Sie ihn fahren, werden Sie seine außergewöhnlichen Fahreigenschaften kennenlernen: in engen Kurven, über steile Bergstraßen und Schlaglochstrecken. Sie spüren so gut wie nichts. Denn das sportliche Fahrwerk hält den Manta auf der Straße, ohne den Straßenzustand zu melden. Vier temperamentvolle und ausgereifte Motoren stehen zur Auswahl: der 1.9 Ltr.-S-Motor, 90 PS; der 1.6 Ltr.-S-Motor, 80 PS; der 1.6 Ltr.-Motor, 68 PS und der 1.2 Ltr.-S-Motor, 60 PS.

Den Manta mit 80 PS oder 90 PS gibt es auch mit der sportlichen Opel-Dreigang-Vollautomatic. Bei aller Sportlichkeit das Erstaunliche: der große Kofferraum mit 575 Litern Fassungsvermögen. Genügend Platz für die große Urlaubsfahrt, auf der Sie der Opel-EUROSERVICE mit über 6500 Stationen in Europa betreut.

Kann Ihnen eine große Limousine mehr bieten? Oder ein enger Sportwagen?

Einen Manta gibt es schon ab **DM 8.528.–** a.W.



Opel Manta. Weil Sie was vom Fahren verstehen.

Typ	Bauart	Zylinder	Bohrung x Hub mm	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Radstand mm	Spur vorn/hinten mm	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Reifen	Gewicht kg	Beschleunigung 0–100 km/h in sec	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbrauch Ltr/100 km
OPEL (Fortsetzung)															
Rekord 1700	K	4	88 x 69,8	1698	66/5300	12,0/2000	8,2:1	2668	1427/1412	4567 x 1718 x 1405	6.40–13	1065	20,0	143,0	10–12
Rekord 1700 S	K	4	88 x 69,8	1698	83/5400	13,0/2600	9,8:1	2668	1427/1412	4567 x 1718 x 1405	6.40 S 13	1065	16,5	155,0	10–13
Rekord 1900	K	4	93 x 69,8	1897	97/5200	15,0/3800	9,8:1	2668	1427/1412	4607 x 1728 x 1405	6.40 S 13	1120 T	13,7 T	167,4 T	13,1 T
Rekord Caravan 1700	K	4	88 x 69,8	1698	66/5300	12,0/2000	8,2:1	2668	1427/1412	4594 x 1718 x 1450	6.40–13	1110	22,0	140,0	10–13
Rekord 2100 D	K	4	88 x 85	2068	60/4400	12,0/2500	22:1	2668	1415/1400	4567 x 1718 x 1405	165–14	1210	23,5	135,0	9–12
Commodore	K	6	87 x 69,8	2490	115/5200	17,7/3800	9,0:1	2668	1434/1400	4607 x 1728 x 1405	175 HR 14	1215	13,0	175,0	12–16
Commodore Coupé	K	6	87 x 69,8	2490	115/5200	17,7/3800	9,0:1	2668	1434/1400	4607 x 1728 x 1370	175 HR 14	1190	13,0	180,0	12–16
Commodore GS	K	6	87 x 69,8	2490	130/5300	19,0/4000	9,0:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1405	175 HR 14	1280 T	12,3 T	181,8 T	16,2 T
Commodore GS Coupé	K	6	87 x 69,8	2490	130/5300	19,0/4000	9,0:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1370	175 HR 14	1250 T	11,3 T	182,7 T	17,4 T
Commodore GS/E	K	6	92 x 69,8	2784	160/5400	23,3/4200	9,5:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1405	175 HR 14	1265	9,3	195,0	13–17
Commodore GS/E Coupé	K	6	92 x 69,8	2784	160/5400	23,3/4200	9,5:1	2668	1450/1400	4607 x 1728 x 1370	175 HR 14	1240	9,3	200,0	13–17
Admiral 2800	K	6	92 x 69,8	2784	132/5200	21,0/3000	9,5:1	2845	1510/1505	4900 x 1835 x 1445	7.00 H 14	1475	12,0	175,0	13–17
Admiral 2800 S	K	6	92 x 69,8	2784	145/5200	22,7/3600	9,5:1	2845	1510/1505	4900 x 1835 x 1450	7.00 H 14	1495	11,5	182,0	13–17
Admiral 2800 E	K	6	92 x 69,8	2784	165/5600	23,3/4100	9,5:1	2845	1510/1512	4900 x 1852 x 1445	195 HR 14	1530 T	11,7 T	190,5 T	18,9 T
Diplomat E	K	6	92 x 69,8	2784	165/5600	23,3/4100	9,5:1	2845	1510/1512	4920 x 1852 x 1445	195 HR 14	1530	11,0	190,0	16–19
Diplomat 5,4	K	V 8	101,6 x 82,55	5354	230/4700	43,5/3000	10,5:1	2845	1510/1512	4920 x 1852 x 1445	195 HR 14	1690 T	9,7 T	202,0 T	24,2 T
GT	K	4	93 x 69,8	1897	90/5100	14,9/2800	9,0:1	2431	1254/1278	4113 x 1580 x 1225	165 HR 13	955	11,0	185,0	11–14
GT/J	K	4	93 x 69,8	1897	90/5100	14,9/2800	9,0:1	2431	1254/1278	4113 x 1580 x 1225	165 HR 13	950 T	10,8 T	189,5 T	12,3 T
PORSCHE															
911 T	H	B 6	84 x 70,4	2341	130/5600	20,0/4000	7,5:1	2271	1360/1342	4127 x 1610 x 1320	165 HR 15	1050	9,5	205,0	13–15
911 E	H	B 6	84 x 70,4	2341	165/6200	21,0/4500	8,0:1	2271	1372/1354	4127 x 1610 x 1320	185/70 VR 15	1075	7,9	220,0	13,5–16
911 S	H	B 6	84 x 70,4	2341	190/6500	22,0/5200	8,5:1	2271	1372/1354	4147 x 1610 x 1320	185/70 VR 15	1110 T	7,4 T	231,4 T	16,9 T
Carrera	H	B 6	90 x 70,4	2687	210/6300	26,0/5100	8,5:1	2271	1372/1368	4102 x 1652 x 1320	165 VR 15	960	5,8	245,0	10,8
VW															
1200	H	B 4	77 x 64	1192	34/3600	8,4/2000	7,0:1	2400	1310/1350	4070 x 1550 x 1500	5.60–15	800 T	34,0 T	118,6 T	10,3 T
1300	H	B 4	77 x 69	1285	44/4100	8,8/3000	7,5:1	2400	1310/1350	4030 x 1550 x 1500	5.60–15	835 T	21,4 T	130,8 T	10,9 T
1300 S	H	B 4	85,9 x 69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2400	1310/1350	4030 x 1550 x 1500	5.60–15	820	19,5	130,0	10–13
1303	H	B 4	77 x 69	1285	44/4100	8,8/3000	7,5:1	2420	1375/1350	4110 x 1585 x 1500	5.60–15	890	25,0	125,0	10–13
1303 S	H	B 4	85,5 x 69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2420	1379/1350	4110 x 1585 x 1500	5.60–15	900 T	19,5 T	142,3 T	12,2 T
1303 LS Cabriolet	H	B 4	85,5 x 69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2420	1379/1350	4110 x 1585 x 1500	5.60–15	935 T	19,7 T	131,8 T	10,7 T
Karmann Ghia	H	B 4	85,5 x 69	1584	50/4000	10,8/2800	7,5:1	2400	1316/1350	4140 x 1634 x 1330	5.60–15	870	22,0	135,0	9–12
1600 (1,5 Liter)	H	B 4	83 x 69	1493	45/3800	10,8/2000	7,5:1	2400	1310/1350	4340 x 1605 x 1470	6.00–15	1010	27,0	125,0	8–11
1600	H	B 4	85,5 x 69	1584	54/4000	11,2/2200	7,5:1	2400	1310/1350	4340 x 1605 x 1470	6.00–15	1010	19,0	135,0	9–12
1600 Variant	H	B 4	85,5 x 69	1584	54/4000	11,2/2200	7,5:1	2400	1310/1350	4340 x 1605 x 1470	6.00–15	1035	19,0	135,0	9–12
412 E	H	B 4	90 x 66	1679	80/4900	13,5/2700	8,2:1	2500	1376/1340	4555 x 1675 x 1475	155 SR 15	1080	14,5	155,0	13–16
412 E Variant	H	B 4	90 x 66	1679	80/4900	13,5/2700	8,2:1	2500	1376/1340	4555 x 1675 x 1475	165 SR 15	1120	14,5	155,0	13–16
K 70 (75 PS)	F	4	82 x 76	1605	75/5200	12,5/3500	8,0:1	2690	1390/1425	4455 x 1655 x 1465	165 SR 14	1050	16,0	148,0	10–12
K 70 (90 PS)	F	4	82 x 76	1605	90/5200	13,7/4000	9,5:1	2690	1390/1425	4455 x 1655 x 1465	165 SR 14	1060 T	13,3 T	159,0 T	12,5 T
181	H	B 4	85,5 x 69	1584	44/3800	10,0/2000	6,6:1	2400	1354/1445	3780 x 1640 x 1620	185 SR 14	900	36,4 T	116,0 T	12,1 T
VW-PORSCHE															
914 1.7	M	B 4	90 x 66	1679	80/4900	13,6/2700	8,2:1	2450	1337/1374	3985 x 1650 x 1230	155 SR 15	965 T	13,9 T	173,9 T	12,0 T
914 2.0	M	B 4	94 x 71	1971	100/5000	16,0/3200	8,0:1	2450	1343/1383	3985 x 1650 x 1230	165 HR 15	950 T	9,9 T	192,4 T	11–14

F = Frontantrieb, H = Heckmotor, M = Mittelmotor, K = konventionell (Motor vorn – Antrieb hinten), Zylinderzahl ohne Zusatz = Reihenmotor, V = V-Motor, B = Boxermotor, T = Testwert. Stand der Tabelle: 1. Oktober 1972

N 2203 automatic mit Spezial-Netzteil. Ein Original Philips.



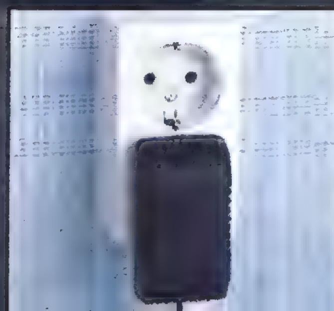
Ein Neuer aus dem Cassetten-Recorder-Programm von Philips. Überall einzusetzen. Spielt am Netz und mit Batterien. Geringes Gewicht. Geringe Abmessungen. Denn das Netzteil ist im Stecker des Netzkabels untergebracht. Tragetasche, Fernbedienungs-Mikrofon, Überspielkabel, Compact-Cassette und das Netzkabel gehören gleich dazu.

N 2203. Nicht zu überhören, nicht zu übersehen. Da kommen Ihre Cassetten in Schwung. Aufnahme-Automatik (Aufnahmen werden automatisch ausgesteuert), Extrataste fürs Cassettenfach, eingebaute Zuverlässigkeit. Kurz: Er ist technisch perfekt* und problemlos zu bedienen. Das können Sie von einem Philips Cassetten-Recorder erwarten. Denn Philips hat das Compact-Cassetten-System entwickelt.



PHILIPS

*Für Kenner:
Hochfrequenzlöschung, Frequenzbereich 80-10.000 Hz,
elektronisch geregelter Motor,
sparsamer Batterieverbrauch,
Normanschluß für Verstärker und Radio,
echter Lautsprecher-Anschluß,
Dynamik über 45 dB.



COUPON: AMS 20
Ausschneiden und einsenden an:
Deutsche Philips GmbH,
2 Hamburg 1, Postfach 1093
Magnetbandgeräte-Abteilung.
Sie erhalten dann kostenlos den Katalog
„Alle Klänge dieser Welt"

ische Philips GmbH PCS 214/9398 Liefermöglichkeit und Änderungen vorbehalten.

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
AUDI		
Audi 80 Limousine zweitürig 55 PS	7 990,–	435,–
Audi 80 Limousine viertürig	8 365,–	435,–
Audi 80 L Limousine zweitürig	8 440,–	435,–
Audi 80 L Limousine viertürig	8 815,–	435,–
Audi 80 S Limousine zweitürig 75 PS	8 340,–	435,–
Audi 80 S Limousine viertürig	8 715,–	435,–
Audi 80 LS Limousine zweitürig	8 790,–	435,–
Audi 80 LS Limousine viertürig	9 165,–	435,–
Audi 80 GL Limousine zweitürig 85 PS	9 250,–	435,–
Audi 80 GL Limousine viertürig	9 625,–	435,–
Mehrpreis für Automatik (nur für 80 S und GL)	905,–	
Audi 100 Limousine zweitürig 85 PS	10 600,–	470,–
Audi 100 Limousine viertürig	10 950,–	470,–
Audi 100 LS Limousine zweitürig 100 PS	11 200,–	470,–
Audi 100 LS Limousine viertürig	11 550,–	470,–
Audi 100 GL Limousine zweitürig 112 PS	12 000,–	470,–
Audi 100 GL Limousine viertürig	12 350,–	470,–
Audi 100 S Coupé zweitürig 112 PS	14 700,–	470,–
Mehrpreis für Automatik (nicht für Audi 100)	1 200,–	
BMW		
1602 Limousine zweitürig 85 PS	10 645,–	521,–
1802 Limousine zweitürig 90 PS	11 195,–	521,–
2002 Limousine zweitürig 100 PS	11 695,–	521,–
2002 tii Limousine zweitürig 130 PS	13 740,–	521,–
1600 Touring Limousine zweitürig 85 PS	11 320,–	521,–
1800 Touring Limousine zweitürig 90 PS	11 870,–	521,–
2000 Touring Limousine 100 PS	12 370,–	521,–
2000 tii Touring Limousine 130 PS	14 415,–	521,–
2002 Cabriolet mit Sturzbügel zweitürig 100 PS	15 490,–	
520 Limousine viertürig 115 PS	14 490,–	645,–
520 i Limousine viertürig 130 PS	15 670,–	645,–
Mehrpreis für Automatik	1 300,–	
2500 Limousine viertürig 150 PS	18 280,–	645,–
2800 Limousine viertürig 170 PS	19 250,–	645,–
3.0 S Limousine viertürig 180 PS	21 490,–	645,–
3.0 Si Limousine viertürig 200 PS	23 590,–	645,–
3.0 CS Coupé zweitürig 180 PS	28 950,–	908,–
3.0 CSi Coupé zweitürig 200 PS	30 650,–	908,–
3.0 CSL Coupé zweitürig 200 PS	31 245,–	
Mehrpreis für Automatik (nicht für 3.0 CSL)	1 500,–	
Ford Escort		
1100 Limousine zweitürig 44 PS	6 485,–	
1100 Limousine viertürig	6 775,–	
Mehrpreis für 48 PS-Motor	51,–	
1300 Limousine zweitürig 57 PS	6 937,–	
1300 Sport Limousine zweitürig 72 PS	7 375,–	
1300 GT Limousine zweitürig 72 PS	7 920,–	
1300 GT Limousine viertürig	8 210,–	
1100 Turnier dreitürig 44 PS	7 035,–	
Ford Taunus		
1300 Limousine zweitürig 55 PS	7 625,–	406,–
Mehrpreis für 1600 Motor 72 PS Limousine	345,–	
1300 Limousine viertürig	8 000,–	406,–
1300 Turnier fünftürig	8 435,–	
Mehrpreis für 1600 Motor 72 PS Turnier	383,–	
1300 L Limousine zweitürig	7 935,–	406,–
1300 L Limousine viertürig	8 310,–	406,–
1300 L Coupé zweitürig	8 480,–	406,–
Mehrpreis für 1600 Motor 72 PS Coupé	364,–	
1300 XL Limousine zweitürig	8 815,–	406,–
1300 XL Limousine viertürig	9 190,–	406,–
1300 XL Coupé zweitürig	9 325,–	406,–
1300 XL Turnier fünftürig	9 625,–	
1600 GT Limousine zweitürig 88 PS	9 520,–	406,–
1600 GT Limousine viertürig	9 895,–	406,–
1600 GT Coupé zweitürig	10 030,–	406,–
1600 GXL Limousine zweitürig	10 195,–	456,–
1600 GXL Limousine viertürig	10 570,–	456,–
1600 GXL Coupé zweitürig	10 705,–	456,–

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
2000 GT Limousine zweitürig 90 PS	9 752,–	406,–
2000 GT Limousine viertürig	10 127,–	406,–
2000 GT Coupé zweitürig	10 262,–	406,–
2000 GXL Limousine zweitürig	10 424,–	456,–
2000 GXL Limousine viertürig	10 802,–	456,–
2000 GXL Coupé zweitürig	10 937,–	456,–
2300 GT Limousine zweitürig 108 PS	10 092,–	406,–
2300 GT Limousine viertürig	10 467,–	406,–
2300 GT Coupé zweitürig	10 602,–	406,–
2300 GXL Limousine zweitürig	10 767,–	456,–
2300 GXL Limousine viertürig	11 142,–	456,–
2300 GXL Coupé zweitürig	11 277,–	456,–
Ford Capri		
1300 L Coupé zweitürig 55 PS	8 385,–	452,–
1600 L Coupé zweitürig 72 PS	9 060,–	452,–
1600 XL Coupé zweitürig 72 PS	9 300,–	452,–
1600 GT Coupé zweitürig 88 PS	9 870,–	452,–
1600 GT Coupé zweitürig 108 PS	10 670,–	452,–
2600 GT Coupé zweitürig 125 PS	11 200,–	452,–
3000 GXL Coupé zweitürig 140 PS	12 620,–	452,–
2600 RS Coupé zweitürig 150 PS	16 800,–	452,–
Ford Consul		
Consul 1700 Limousine zweitürig 75 PS	9 830,–	525,–
Consul 1700 Limousine viertürig 75 PS	10 200,–	525,–
Consul 1700 Turnier Kombi fünftürig 75 PS	10 750,–	525,–
Consul 2000 Limousine zweitürig 99 PS	10 160,–	525,–
Consul 2000 Limousine viertürig	10 530,–	525,–
Consul 2000 Turnier Kombi fünftürig	11 080,–	525,–
Consul 2300 Limousine zweitürig 99 PS	10 530,–	525,–
Consul 2300 Limousine viertürig	10 900,–	525,–
Consul 2300 Turnier Kombi fünftürig	11 450,–	525,–
Consul 1700 L Limousine zweitürig 75 PS	10 420,–	525,–
Consul 1700 L Limousine viertürig	10 790,–	525,–
Consul 1700 L Turnier Kombi fünftürig	11 340,–	525,–
Consul 2000 L Limousine zweitürig 99 PS	10 750,–	525,–
Consul 2000 L Limousine viertürig	11 120,–	525,–
Consul 2000 L Turnier Kombi fünftürig	11 670,–	525,–
Consul 2300 L Limousine zweitürig 108 PS	11 120,–	525,–
Consul 2300 L Limousine viertürig	11 490,–	525,–
Consul 2300 L Turnier Kombi fünftürig	12 040,–	525,–
Consul 2300 GT Limousine zweitürig 108 PS	11 595,–	525,–
Consul 2300 GT Limousine viertürig	11 965,–	525,–
Consul 3000 GT Limousine zweitürig 138 PS	12 110,–	525,–
Consul 3000 GT Limousine viertürig	12 480,–	525,–
Mehrpreis für Automatik	1 060,–	
Ford Granada		
Granada 2300 Limousine zweitürig 108 PS	12 475,–	525,–
Granada 2300 Limousine viertürig	12 845,–	525,–
Granada 2300 Turnier fünftürig	13 395,–	525,–
Granada 2600 Limousine zweitürig 125 PS	12 950,–	525,–
Granada 2600 Limousine viertürig	13 320,–	525,–
Granada 2600 Turnier fünftürig	13 870,–	525,–
Granada 3000 Limousine zweitürig 138 PS	13 145,–	525,–
Granada 3000 Limousine viertürig	13 515,–	525,–
Granada 3000 Turnier Kombi fünftürig	14 085,–	525,–
Mehrpreis für Automatik	1 060,–	
Granada 3000 GXL Limousine zweit. 138 PS	15 185,–	
Granada GXL Limousine viertürig	15 555,–	
Mercedes-Benz		
200 Limousine viertürig 95 PS	13 930,–	633,–
220 Limousine viertürig 105 PS	14 374,–	633,–
200 D Limousine viertürig 55 PS	14 430,–	633,–
220 D Limousine viertürig 60 PS	14 929,–	633,–
230 Limousine viertürig 120 PS	16 095,–	633,–
250 Limousine viertürig 130 PS	17 871,–	633,–
250 C Coupé zweitürig 130 PS	20 313,–	849,–
280 Limousine viertürig 165 PS	18 981,–	633,–
280 E Limousine viertürig 185 PS	20 535,–	633,–
280 C Coupé zweitürig 165 PS	21 423,–	849,–
280 CE Coupé zweitürig 185 PS	22 977,–	849,–

Durch günstige Finanzierung des neuen AUTOS die Extras umsonst

Heute ist es nichts Ungewöhnliches mehr, ein neues Auto auf Kredit zu kaufen. Viele Autokäufer wissen aber noch immer nicht, daß man bei richtiger Finanzierung sogar noch ein gutes Geschäft machen kann. Dafür zwei Beispiele:

Beispiel 1

Herr U. möchte sich einen Mittelklassewagen zulegen und schließt einen Darlehensvertrag über 6.000 DM ab, bei dem beispielsweise die Kosten mit 0,8 % je Monat angegeben werden. Bei einer Finanzierungsdauer von 36 Monaten kommen dabei 1.728 DM Zinsen heraus.

Beispiel 2

Herr Sch. hat denselben Wunsch. Er geht aber vor Kaufabschluß zu einer Filiale der Deutschen Bank und läßt sich ein Persönliches Auto-Darlehen über 6.000 DM geben. Dafür zahlt Herr Sch. an Zinsen und Bearbeitungsgebühr nur 1.200 DM.

Das ist ein Unterschied von 528 Mark! Dafür kann sich Herr Sch. zusätzlich ein Auto-Radio, ein Schiebedach oder andere Extras leisten.

Sicherlich ein gutes Geschäft, das auch Sie sich nicht entgehen lassen sollten!

Ein Persönliches Auto-Darlehen können Sie bei jeder der mehr als 1.100 Geschäftsstellen der Deutschen Bank im Bundesgebiet (in West-Berlin bei der Berliner Disconto Bank und im Saarland bei der Saarländischen Kreditbank) bekommen. Sofort und ohne besondere Formalitäten. Es genügt der Personalausweis und eine Verdienstbescheinigung.

Sie sollten Ihren Autokauf nicht länger hinausschieben, denn eine **DEUTSCHE BANK** ist gewiß auch in Ihrer Nähe.

Die S-Klasse von Mercedes-Benz:
280 S, 280 SE, 350 SE.
Autofahren in einer neuen Dimension.



Mit der neuen S-Klasse ist es Mercedes-Benz gelungen, eigene hochentwickelte Automobiltechnik wesentlich zu verbessern.

Dabei sind wir bis in die physikalisch-technischen Grenzbereiche des heutigen Automobilbaus vorgestoßen.

Der erzielte Fortschritt in den Fahreigenschaften, in Sicherheit und Komfort dieser Fahrzeuge rückt Autofahren in eine neue Dimension.

Die neue S-Klasse:

280 S: neuer 6-Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 160 PS (118 kW), Beschleunigung 0-100 km/h: 11,5 s. Spitze: 190 km/h.

280 SE: neuer 6-Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung, 185 PS (136 kW), Beschleunigung 0-100 km/h: 10,5 s. Spitze: 200 km/h.

350 SE: V8-Motor mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung, 200 PS (147 kW), Beschleunigung 0-100 km/h: 9,5 s. Spitze: 205 km/h.

Beispiele aus der Serienausstattung der neuen Typen:

Im C 111 erprobte Vorderachse mit Rollradius 0. Diagonal-Pendelachse. Größer dimensionierte Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Turboschaufeln an allen Radfelgen. Gürtelreifen.

Verstärkter Flanken- und Überrollschutz, definierte Knautschzonen. Tank geschützt über Hinterachse.

Schmutzabweisende Windleitbleche für Seitenscheiben. Weiterentwickelte Sicherheits-Zapfenschlösser mit Massenausgleich. Verschmutzungsarme Heck-Leuchteinheiten mit integriertem Nebelschlußlicht.

Servolenkung. Vierspeichen-Sicherheitslenkrad. Großflächige Sicherheits-Armaturenanlage mit Knieschutz.

Außenspiegel von innen verstellbar. Vordertüren an Heizungs- und Lüftungssystem angeschlossen.

Beispiele Sonderausstattungen:

Neue Mercedes-Benz Wandler-Automatic. Niveau-Regulierung für Hinterachse. Heizbare Heckscheibe mit vergrößertem Heizfeld.

Klima-Anlage. Scheinwerfer-Wischanlage. Selbsttätig aufrollende Sicherheitsgurte mit automatischer Arretierung.

Sicherheits-Kopfstützen. Erweiterte Innenausstattung (bei 350 SE serienmäßig).



Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen

Wenn man von Mercedes spricht, denkt man an Sicherheit.

Alle deutschen Autos

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
280 S Limousine viertürig 165 PS	23 809,–	
280 SE Limousine viertürig 185 PS	25 530,–	
350 SE Limousine viertürig 200 PS	28 860,–	
Aufpreis für Automatik	1 443,–	
350 SL Roadster zweitürig 200 PS	31 413,–	
350 SLC Coupé zweitürig 200 PS	35 631,–	977,–
600 Limousine viertürig 250 PS	83 250,–	
600 Limousine viertürig Pullman 250 PS	94 350,–	
NSU		
Prinz 4 L Limousine zweitürig 30 PS	5 190,–	340,–
1000 C Limousine zweitürig 40 PS	5 990,–	340,–
1200 C Limousine zweitürig 55 PS	6 690,–	340,–
Ro 80 Limousine viertürig 115 PS	17 590,–	600,–
Opel Kadett		
1100 Limousine zweitürig 50 PS	6 540,–	367,–
1100 Limousine viertürig	6 890,–	367,–
1100 L Limousine zweitürig	7 125,–	367,–
1100 L Limousine viertürig	7 475,–	367,–
1100 Caravan dreitürig	7 090,–	
1100 LS Coupé zweitürig	7 580,–	367,–
Mehrpreis 1200-Motor 60 PS	497,–	
1200 LS Rallye Coupé zweitürig 60 PS	8 904,–	367,–
1900 LS Rallye Coupé zweitürig 90 PS	9 726,–	367,–
Opel Ascona		
1200 Limousine zweitürig 60 PS	7 548,–	442,–
1200 Limousine viertürig	7 998,–	442,–
1200 L Limousine zweitürig	8 198,–	442,–
1200 L Limousine viertürig	8 636,–	442,–
1600 Limousine zweitürig 68 PS	7 895,–	442,–
1600 Limousine viertürig	8 335,–	442,–
1600 Limousine zweitürig 80 PS	8 187,–	442,–
1600 Limousine viertürig	8 627,–	442,–
1900 Limousine zweitürig 90 PS	8 257,–	442,–
1900 Limousine viertürig	8 696,–	442,–
Mehrpreis für SR-Paket	201,–	
1600 L Limousine zweitürig 68 PS	8 545,–	442,–
1600 L Limousine viertürig	8 985,–	442,–
1600 L Limousine zweitürig 80 PS	8 837,–	442,–
1600 L Limousine viertürig	9 277,–	442,–
1900 L Limousine zweitürig	8 907,–	442,–
1900 L Limousine viertürig	9 347,–	442,–
Mehrpreis für SR-Paket	165,–	
1600 Voyage dreitürig 68 PS	9 195,–	442,–
1600 Voyage dreitürig 80 PS	9 380,–	442,–
1900 Voyage dreitürig 90 PS	9 450,–	442,–
Opel Manta		
1200 Coupé zweitürig 60 PS	8 528,–	442,–
1200 L Coupé zweitürig	9 013,–	442,–
Manta 1600 Coupé zweitürig 68 PS	8 875,–	442,–
Manta L 1600 Coupé zweitürig	9 360,–	442,–
Manta SR 1600 Coupé zweitürig 80 PS	10 431,–	442,–
Manta SR 1900 Coupé zweitürig 90 PS	10 501,–	442,–
Opel Rekord		
1700 Limousine zweitürig 66 PS	9 285,–	495,–
1700 Limousine viertürig	9 675,–	495,–
1700 L Limousine zweitürig	9 795,–	495,–
1700 L Limousine viertürig	10 185,–	495,–
Mehrpreis 1700 S-Motor 83 PS	184,–	
Mehrpreis 1900 SH-Motor 97 PS	329,–	
1700 S Coupé zweitürig 83 PS	10 795,–	495,–
Mehrpreis 1900 SH-Motor 97 PS	170,–	
1700 Caravan fünftürig 66 PS	10 225,–	495,–
Opel Commodore		
Commodore Limousine viertürig 115 PS	12 890,–	495,–
Commodore Coupé zweitürig	13 225,–	495,–
Commodore GS Limousine viertürig 130 PS	14 185,–	495,–
Commodore GS Coupé zweitürig	14 520,–	495,–

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
Commodore GS/E Limousine viertürig 160 PS	16 460,–	495,–
Commodore GS/E Coupé zweitürig	16 795,–	495,–
Opel GT		
GT/J Coupé zweitürig 90 PS	10 990,–	
1900 GT Coupé	12 845,–	
Opel Admiral		
2800 Limousine viertürig 132 PS	16 235,–	596,–
2800 S Limousine viertürig 145 PS	16 708,–	596,–
2800 L Limousine viertürig	17 775,–	596,–
2800 LS Limousine viertürig	18 248,–	596,–
2800 E Limousine viertürig 165 PS	20 784,–	596,–
Opel Diplomat		
2800 E Limousine viertürig 165 PS	22 685,–	596,–
5400 V 8 Limousine viertürig 230 PS	24 392,–	596,–
Porsche		
911 T Coupé zweitürig 130 PS	23 480,–	
911 E Coupé zweitürig 165 PS	27 775,–	
911 S Coupé zweitürig 190 PS	31 500,–	
911 T Targa zweitürig	25 700,–	
911 E Targa zweitürig	29 995,–	
911 S Targa zweitürig	33 720,–	
Mehrpreis 5-Ganggetriebe	470,–	
Porsche Carrera RS Coupé zweitürig 210 PS	33 000,–	
VW 1200/1300		
1200 Limousine zweitürig 34 PS	5 390,–	325,–
1300 Limousine zweitürig 44 PS	6 330,–	325,–
VW 1300 Limousine zweitürig 50 PS	6 530,–	325,–
VW 1303/1303 S		
1303 Limousine zweitürig 44 PS	6 690,–	360,–
1303 S Limousine zweitürig 50 PS	6 890,–	360,–
Mehrpreis für L-Ausstattung	250,–	
Mehrpreis für Halbautomatik	555,–	
1303 LS Cabriolet zweitürig 50 PS	8 840,–	
Karmann Ghia Coupé zweitürig 50 PS	9 220,–	
Karmann Ghia Cabriolet zweitürig	10 160,–	
VW 181		
1600 Geländewagen viertürig 44 PS	9 550,–	
VW 1600		
1600 A Limousine zweitürig 45 PS	7 760,–	430,–
1600 Limousine zweitürig 54 PS	8 175,–	430,–
1600 L Limousine zweitürig	8 560,–	430,–
1600 TL Limousine zweitürig	8 560,–	430,–
1600 Variant dreitürig 45 PS	8 160,–	430,–
1600 L Variant dreitürig 54 PS	8 960,–	430,–
Mehrpreis Automatik	875,–	
Mehrpreis Einspritzmotor 54 PS	530,–	
VW K 70		
K 70 Limousine viertürig 75 PS	9 980,–	515,–
K 70 L Limousine viertürig	10 460,–	515,–
K 70 Limousine viertürig 90 PS	10 190,–	515,–
K 70 L Limousine viertürig	10 670,–	515,–
VW 412		
412 E Limousine zweitürig 80 PS	9 670,–	507,–
412 E Limousine viertürig	10 030,–	507,–
412 LE Limousine zweitürig	10 110,–	507,–
412 LE Limousine viertürig	10 470,–	507,–
412 E Variant Kombi dreitürig	10 070,–	507,–
412 LE Variant Kombi dreitürig	10 510,–	507,–
Mehrpreis für Automatik	925,–	
VW-Porsche		
914 1.7 Coupé zweitürig 80 PS	13 360,–	
914 2.0 Coupé zweitürig 100 PS	13 760,–	
Mehrpreis für Sportpaket	990,–	

Stand der Tabelle: 1. Oktober 1972

Testen Sie Ihre Beobachtungsgabe:

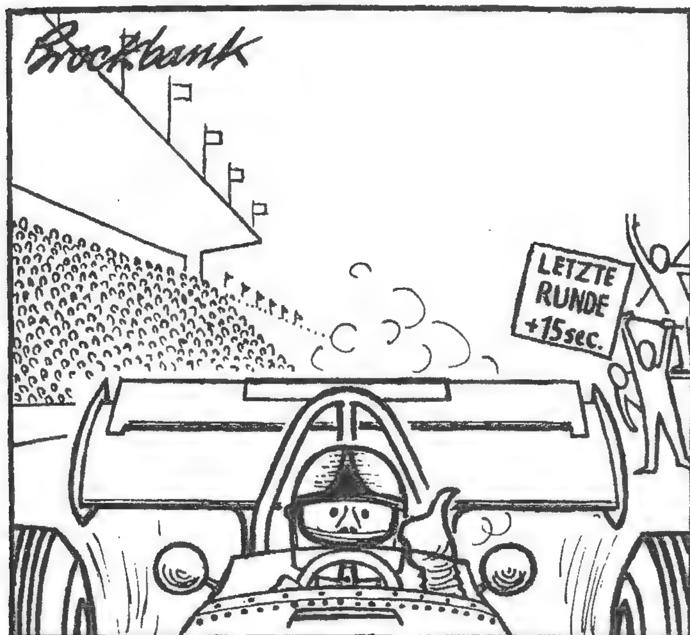
Welche ist die richtige LUX-Filter Packung?

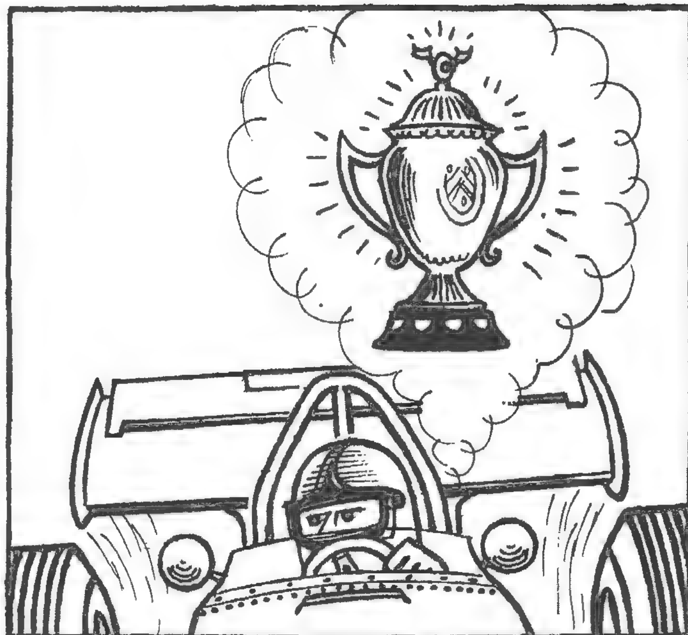


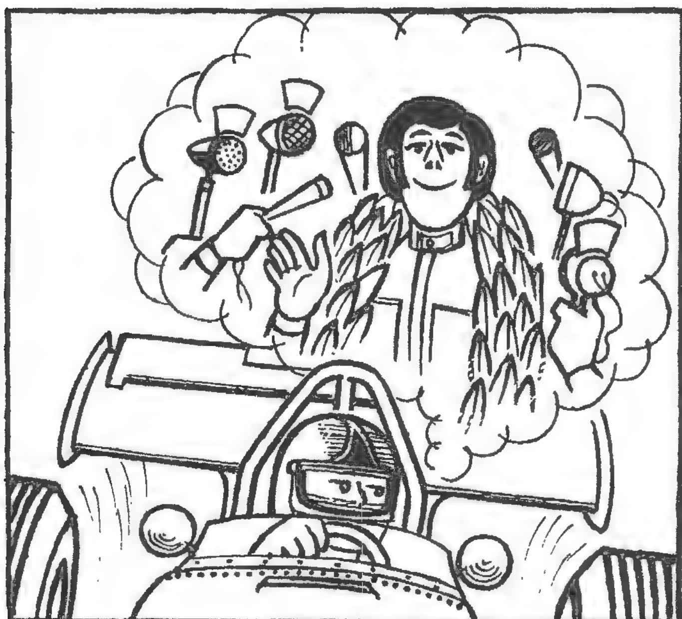
Zwei der drei hier abgebildeten LUX-Filter-Packungen stimmen nicht. Können Sie scharf beobachten? Dann finden Sie sicher die richtige auf Anhieb heraus. Viel Spaß!

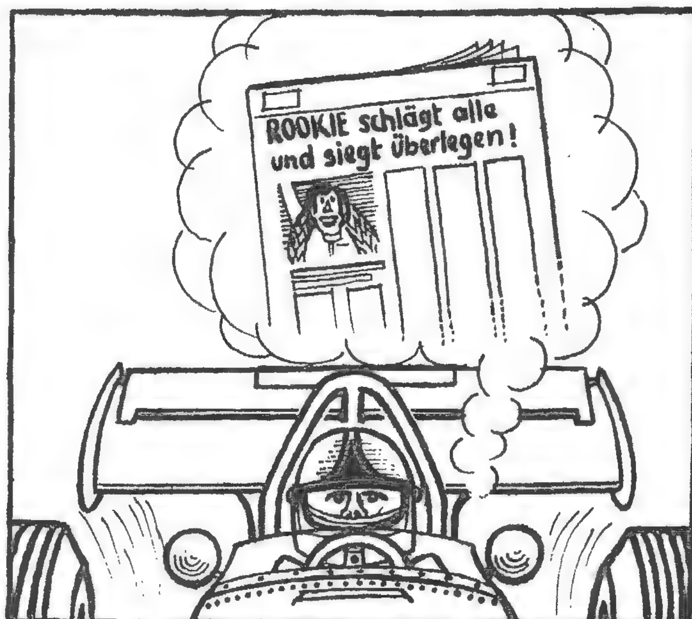
SIE HABEN RICHTIG BEOBACHTET,
DIE MITTLERE PACKUNG IST DIE RICHTIGE.

Russell Brockbank: Siegestaumel

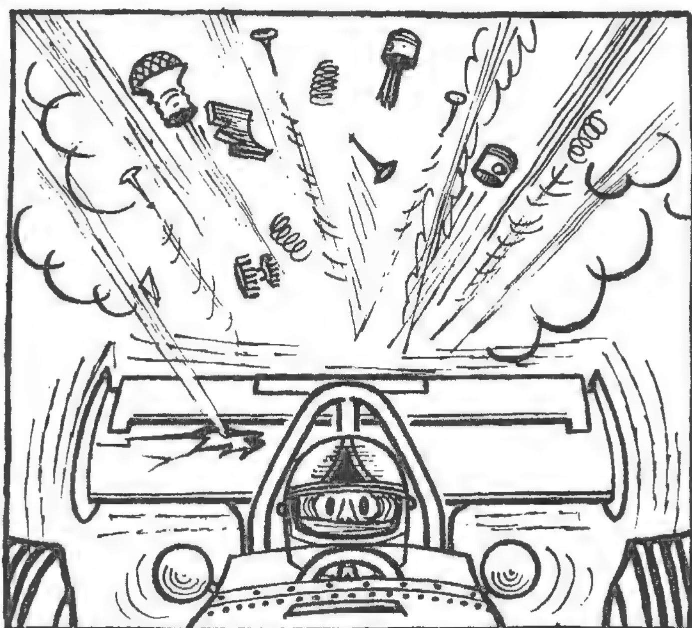












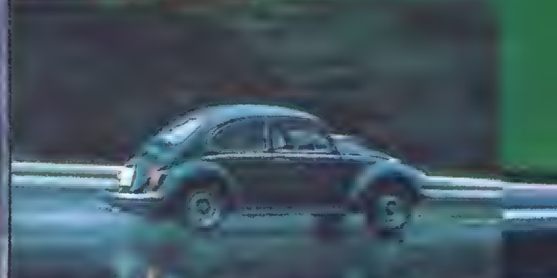
Der Meilen-Pirelli

**Der neue Stahlgürtelreifen mit neuer Lan
Zuverlässig bei Regen und auch Schn sch.**

Unter seiner Lauffläche trägt der Meilen-Pirelli einen Stahlgürtel, der das Profil stabilisiert. Das heißt: weniger Abrieb. Mehr Kilometer.



Und das heißt noch mehr: sicheres Beschleunigen. Und vor allem sicheres Bremsen. Bei Regen. Und sogar bei Matsch und Schnee. Denn der Stahlgürtel hält alle Profilrillen geöffnet.



Der Meilen-Pirelli ist also ein perfekter Ganzjahresreifen. Wirtschaftlich durch hohe Langlaufleistung. Sicher durch überlegene Haftkraft. Im Sommer und im Winter.

Den Meilen-Pirelli gibt es auch als bulligen 70er Reihe. Mit superbreiter Lauffläche. Auch für normale Felgen.



VEITH PIRELLI
Die Beine Ihres Autos.

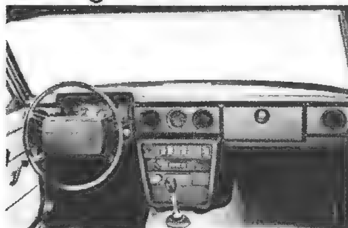
VOLVO '73



Sicherheit als Prinzip. Nicht als Extra.

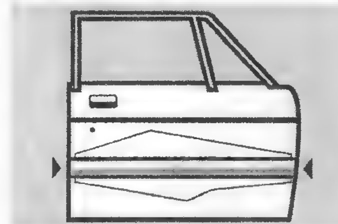
Andere warten auf gesetzliche Vorschriften. VOLVO ist sicher aus Prinzip. VOLVO '73. Ein sicheres Auto ist noch sicherer geworden.

Neu: VOLVO-Sicherheitslenkung und Armaturen

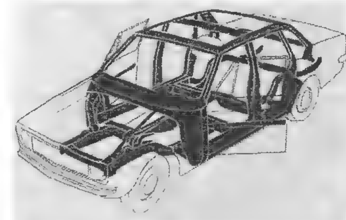


Das Sicherheitslenkrad wurde verbessert. Alle Modelle haben jetzt ein stoßabsorbierendes Prallkissen und eine verformbare Lenkradhalterung. Wenn bei einer Unfallsituation größere Kräfte auf das Lenkrad einwirken, verstellt sich der Neigungswinkel so, daß der Druck gleichmäßig verteilt wird. Die Armaturen entsprechen der VOLVO-Konzeption: Leicht ablesbare Rundinstrumente. Stoßnachgiebige Armaturenverkleidung.

Neu: VOLVO-Flankenschutz
Ein starkes Stahlrohr-System verstärkt die Türen. Seitliche Aufprall-Energien werden abgefangen und auf die starken Vertikalstreben der Sicherheitszelle abgelenkt.
Das bedeutet Rundum-Schutz.



Bewährter Schutz: Die VOLVO-Sicherheitszelle
Die aus bis zu 1,44 mm dickem Stahl konstruierte Sicherheitszelle aus geschlossenen Profilbalken und Streben, einschließlich Flankenschutz, umgibt den Fahrgastraum und schützt seine Insassen. Die überrollsteife Sicherheitszelle ist bis zu 10 Tonnen belastbar.



Was andere diskutieren, ist im VOLVO serienmäßig. Schon lange:
Verbundglas-Frontscheibe. Zweikreis-Scheibenbrems-System. Sicherheitsgurte. Nackenstützen. Heizbare Heckscheibe. Abgasentgiftung.
Alles ohne Aufpreis. Weil im VOLVO die Sicherheit integriert ist. Und kein Extra.
Informationsmaterial schickt Ihnen die
VOLVO Deutschland GmbH
Vertriebsgesellschaft,
6051 Dietzenbach-Steinberg

VOLVO

Sicherheit aus Schwedenstahl und 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung

Zur nächsten Doppelseite

auto motor und sport erinnert an Höhepunkte deutscher Motorsporthistorie. Walter Gotschke zeichnete die dramatischen Szenen aus der Vergangenheit, über ihre Hintergründe berichtet Richard von Frankenberg



Masaryk-Rennen 1934

Auf dem Masaryk-Ring bei Brünn kam es 1934 zu einer der ersten großen Konfrontationen zwischen Daimler-Benz und der Auto Union.

Sieht man von der Targa Florio-Strecke ab, dann war der Masaryk-Ring bei Brünn in der Tschechoslowakei zu seiner Zeit die längste Rennstrecke in Europa. Denn eine Runde maß genau 29,142 Kilometer, während der Nürburgring selbst dann, wenn man die Nord- und die Südschleife zusammen befuhr (was bis zum Jahr 1929 noch üblich war), nur auf 28,3 km Rundenlänge kam.

Der Masaryk-Ring wurde 1930 mit einem großen internationalen Rennen eingeweiht. Man hätte es schon damals „Großer Preis der CSSR" nennen können, aber es blieb immer bei der Bezeichnung „Rennen auf dem Masaryk-Ring". Auch, als von 1934 an die deutschen Rennwagen von Daimler-Benz und der Auto Union in das Renngeschehen eingriffen und damit den Rennen der (1934 bis 1937 gültigen) 750 Kilo-Formel neuen Glanz und neue Spannung verliehen.

Vielleicht hat man das Rennen deshalb nie Großer Preis getauft, weil man dann den Namen Masaryk nicht so stark in den Vordergrund bringen konnte. Masaryk galt als der „pater patriae" der jungen CSSR. 1850 geboren, strebte er als Führer der Volkspartei schon frühzeitig eine Abtrennung der Tschechoslowakei von der k. u. k.-Monarchie an und wurde 1918 der erste Staatspräsident des neuen Landes. Masaryk blieb bis 1935 in seinem Amt, trat dann zurück und starb 1937.

Der aus vorhandenen Landstraßen kombinierte Masaryk-Ring mochte für 1930 noch eine brauchbare Strecke gewesen sein, für den Grand Prix-Wagen von 1934 war er eigentlich schon ein nicht mehr ausreichender Kurs: Für die Geschwindigkeiten von Kompressorwagen mit 4 bis 6 Liter Hubraum existierten zu wenige Sicherheitsmaßnahmen.

Der englische Motorjournalist George Monkhouse, der zu Ende des Jahres 1937 ein Buch schrieb „Autorennen mit Daimler-Benz", und die Mercedes-Mannschaft auf allen großen Rennen begleitete, gab 1937 eine durchaus gerechtfertigte Analyse: „Die Strecke hat nur auf einem Drittel der Länge einen ordentlichen Belag aus Zement, sie ist schnell, aber die übrigen zwei Drittel sind schlecht zu nennen, sehr uneben und ziemlich gefährlich, weil viele Dörfer unmittelbar an der Bahn liegen."

Das war noch milde geurteilt. Die Strecke, deren höchster Punkt 455 Meter und deren tiefster 215 Meter hoch lag, mit Maximalsteigungen von 7 Prozent und Maximalgefällen bis 9,5 Prozent, führte durch insgesamt sieben Dörfer, zum Teil von Häuserzeilen direkt begrenzt. Am Start „standen die Wagen schon gefährlich nahe beieinander, es sah aus wie bei einer Verkehrsstokkung in einer sehr engen Straße", schreibt Monkhouse.

1934 praktizierte man auch am Nürburgring noch die altmodische und unsichere Startaufstellung nach dem Los, deshalb ist es nicht verwunderlich, daß man auch am Masaryk-Ring so startete. Nur in Monte Carlo war man schon zur Startaufstellung nach Trainingszeiten übergegangen.

Daß man aber noch 1937, als das letzte Rennen für Grand Prix-Wagen auf dem Kurs in der CSSR gefahren wurde (ein Rennen, das Caracciola gewann), das Los die Startaufstellung bestimmen ließ, grenzt fast ans Groteske.

Das Gotschke-Bild zeigt die erste Linkskurve nach dem Start, die man auch die Krematoriumskurve nannte. Daß man hier trotz der Startaufstellung nach Los schon vier Spitzenfahrer vorne sieht, kommt daher, daß man durchs Los die Startplätze für die einzelnen Firmen ermittelte. Innerhalb einer Firma konnte dann der Rennleiter entscheiden, welchen Piloten er vom besten Platz, den die Firma erhalten hatte, starten ließ. Da bei der Auto Union der Spitzenfahrer eindeutig Hans Stuck war (die beiden anderen Piloten der Saison 1934 waren August Momberger und Hermann Prinz zu Leiningen), konnte man ihn auf einen vorderen Los-Platz setzen — in diesem Fall tatsächlich in die erste Startreihe.

Bei Daimler-Benz war diese Entscheidung schon etwas



schwieriger zu fällen. Zwar galt Rudolf Caracciola als Nummer eins, aber 1934 war er körperlich noch nicht wieder ganz fit – noch immer machten ihm die Folgen des Monte Carlo-Unfalles von 1933 zu schaffen, der ihm unter anderem ein verkürztes Bein eingebracht hatte. Das war mit ein Grund, warum Daimler-Benz den sehr schnellen und temperamentvollen Italiener Luigi Fagioli engagiert hatte, der den 1934er Grand Prix-Wagen von Mercedes meisterhaft beherrschte und damals auch sehr erfolgreich war. Der Dritte im Bunde, Manfred von Brauchitsch, konnte auch nicht mehr als Nachwuchsfahrer angesprochen werden.

Die beiden Mercedes-Kompressoren, die man auf dem Bild sieht, werden von Carracciola (der vordere Wagen) und von Fagioli pilotiert, dazwischen erkennt man noch Tazio Nuvolari, der 1934 nicht für Alfa Romeo fuhr (erst 1935 wieder), sondern für Maserati.

Stuck liegt schon vorne; er hat auch das Rennen 1934 am Masaryk-Ring gewonnen. 1935 brachte der Masaryk-Ring den ersten großen Sieg von Bernd Rosemeyer auf dem Auto Union-Grand Prix-Wagen. Damals war allerdings Mercedes nicht am Start.

1934 war überhaupt Stucks größtes Jahr. Hätte es damals schon eine Weltmeisterschaft mit der heutigen Punktewertung gegeben, hätte wahrscheinlich Stuck den Titel gewonnen. Als er zum Masaryk-Ring kam, war er schon im Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring und im Großen Preis der Schweiz auf der Bremgartenrundstrecke Sieger gewesen. 1934 hatte auf der Seite der Marken ein leichtes Übergewicht für die Auto Union gebracht (deren Wagen auch früher fertig geworden waren als die von Mercedes); 1935 lagen dann die Wagen von Daimler-Benz viel öfter in Front als die der



1934 in Bestform: Hans Stuck

Auto Union. 1936 neigte sich die Waage des Erfolges wieder zur Auto Union hinüber (hauptsächlich durch Rosemeyer), während 1937 nochmals ein Mercedes-Übergewicht brachte.

Der Wagen von Stuck – der Auto Union-Grand Prix der ersten Serie – verfügte über einen 4,3 Liter 16 Zylinder Kompressormotor, der als Mittelmotor angeordnet war. Zwar war diese Porsche-Konstruktion nicht der erste Rennwagen mit Mittelmotor (den verdanken wir Benz: Es war der Benz-Tropfenwagen 1922/23, Konstrukteur Nibel, Lizenz von Rumpler), aber der erste Rennwagen, der mit einem Mittelmotor zu Grand Prix-Siegen kam.

Sein 4,3 Liter-Motor leistete relativ bescheidene 295 PS. Der erste Grand Prix-Wagen von Daimler-Benz für die 750 Kilo-Formel brachte ungefähr dieselbe Leistung, doch hatte der Motor nur einen Hubraum von 3,3 Liter. Bei Daimler-Benz hatte man stets höhere Literleistungen angestrebt und erreicht, während man bei der Auto Union dem größeren Hubraum und damit dem höheren Drehmoment den Vorzug gab. Am Ende dieser Renn-Epoche war man bei der Auto Union bei einem Hubraum von 6,33 Liter angelangt, woraus aber nur 528 PS gewonnen wurden. Bei Daimler-Benz hatte man den Hubraum nur bis 5,6 Liter erhöht, jedoch die Motorleistung dank höherer Drehzahl bis auf 646 PS gesteigert.

Die äußere Form des Auto Union-Grand Prix-Wagens hat sich in den Jahren 1934–1937 nur geringfügig gewandelt. Die erste Serie von 1934 besaß noch einen fast senkrecht stehenden Kühler und keine so abgerundeten Formen wie die späteren Modelle, doch kann nur ein Experte die Unterschiede sehen. Da die Formel kein Limit für Hubraum und Leistung gab, war man bestrebt, so leicht wie möglich zu bauen. Schon 1934 konnte man am Auto Union-Grand Prix-Wagen sehen, daß selbst die dünnen Kühlerstäbe durchlöchert waren, ebenso die feinen Rähmchen der Windschutzscheibe. Alles war irgendwo durchbohrt, um Gramm für Gramm Gewicht zu sparen. Trotzdem gab es nie Materialdefekte an wesentlichen Bestandteilen des Fahrgestells – wie man das heute leider so häufig beobachtet.

Beim Masaryk-Rennen von 1934 gab es im Training eine kleine Sensation: Neubauer bot Stuck an, doch einmal den Mercedes-Grand Prix-Wagen zu fahren, und Willy Walb, der damalige Rennleiter der Auto Union, bot Nuvolari eine Probefahrt im Auto Union an. Und Zeichner Walter Gotschke war zwar erst 22 Jahre alt, aber schon ein „Insider", der an bevorzugter Stelle zuschauen durfte und noch heute die Masaryk-Rennen zu den interessantesten der Vorkriegszeit zählt. Interessant waren sie auch für die damals populäre Fliegerin Elly Beinhorn: Sie lernte hier Bernd Rosemeyer kennen und heiratete ihn bald danach.

Zur nächsten Doppelseite: Zeichner Walter Gotschke (mit Skizzenblock am Kurveninnenrand) hielt 1934 die Positionen in der ersten Kurve nach dem Start des Rennens auf dem Masaryk-Ring fest: Es führt Hans Stuck, der Sieger, auf dem 4,3 Liter Grand Prix der Auto Union vor Rudolf Carracciola/Mercedes (16), Tazio Nuvolari/Maserati (26) und Luigi Fagioli/Mercedes (18). Im Pulk dahinter erkennt man Varzi/Alfa Romeo (4), Henne/Mercedes (20) und Chiron/Alfa Romeo (6).




16
26



Vor 20 Jahren



berichtete auto motor und sport in Heft 21/1952

Ford konstruierte eine plastische Sitzfigur nach den genauen Maßen des durchschnittlichen amerikanischen Bürgers (siehe Titelbild). Nach medizinischen Ermittlungen proportioniert, wiegt dieser Durchschnittsmann 74,8 kg und ist 1,73 m groß. Er wird von Ford für die Konstruktion und die Erprobung von Autositzen, Armstützen, Kopf- und Fußraum und für die Wageninnenmaße überhaupt benutzt. Arme, Beine, Finger, Waden und Schenkel sind genau nach denen des amerikanischen Durchschnittsmannes geformt. Das Modell kann in jede gewünschte Position gebracht werden.

Neues aus Detroit



In 12 amerikanischen Bundesstaaten gibt es keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. In 16 Staaten beträgt das speed-limit 100 km/h, in sieben Staaten 90 und in vier Staaten 70 km/h auf freien Strecken.

Ganz kurz

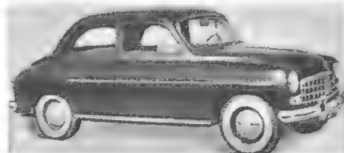


Der Morris Minor erhält künftig statt des seitengesteuerten 900 ccm-Motors den obengesteuerten 800 ccm-Motor des Austin Seven. Dies ist das erste praktische Resultat des Nuffield- und Austin-Zusammenschlusses (British Motor Corporation). Vorerst wird dieses Triebwerk allerdings nur in die für den Export bestimmten Minor eingebaut.

Ganz kurz



Fiat bringt zum Pariser Salon den langerwarteten Typ 1900. Äußerlich unterscheidet er sich vom 1400 nur durch eine



Hydraulische Kraftübertragung: Fiat 1900

andere Frontverkleidung sowie einige zusätzliche Verzierungen. Der Vierzylinder-1,9 Liter-Motor leistet etwa 60 PS bei 4300 U/min und verleiht dem Wagen eine beträchtlich bessere Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Wichtiger ist noch, daß der 1900 ein vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe (5. Gang als Schnellgang) besitzt, dazu neben der normalen Einscheibentrockenkupplung eine hydraulische Kraftübertragung. Diese gestattet es, ohne Schalten im direkten Gang zu fahren.

Neue Modelle



Äußerlich nur in Details verändert, bietet sich der Porsche zum Pariser Salon mit einem völlig neuen Innenleben dar. Zunächst die Bremsen: In Zusammenarbeit mit Ate wurden rennwagenähnliche Bremsen entwickelt, die mit einem Trommeldurchmesser von 280 mm (bisher 240 mm) eine wirksame Bremsfläche von 800 cm^2 anstelle der bisherigen 540 cm^2 aufweisen. Die Trommeln bestehen aus Leichtmetallguß mit eingezogenem Stahlring, sind verrippt und wiegen nicht mehr als die bisherigen kleinen Bremsen. Sie greifen sehr weich, besitzen eine ausgezeichnete Verzögerung und neigen vor allem nicht mehr zum Fading. Für die normale Fahrpraxis noch wichtiger ist der Sprung nach vorn, den das neue Getriebe mit Ring-Synchronisierung aller vier Gänge bedeutet. Hier ist von den Konstrukteuren des Hauses Porsche etwas geschaffen worden, das mit Sicherheit in absehbarer Zeit von einer Reihe größerer Firmen übernommen werden wird. Es handelt sich um das erste Schubrad-Synchrongetriebe, das auch bei hohen Drehzahlen keinerlei Schaltpausen für die Synchronisierung mehr benötigt, gleichgültig, ob aufwärts oder abwärts geschaltet wird. Zur Synchronisierung wird hier nicht mehr der übliche Konus, sondern ein Synchronring verwendet. Jedes Zahnrad des zu synchronisierenden Ganges ist mit einem solchen Ring verbunden, der mit der Geschwindigkeit des Zahnrads umläuft. Auch motorisch hat sich einiges getan: Der bisherige Typ 1500 wird jetzt in zwei verschiedenen Versionen geliefert. Die schwächere Ausführung besitzt eine Gleitlager-Kurbelwelle und leistet bei 4000 U/min 55 PS. Das maximale Drehmoment beträgt 10,5 mkg bei 2500 U/min. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt bei rund 160 km/h, also etwas niedriger als bisher, dafür ist dieser Motor bei niedrigen Drehzahlen elastischer und weicher. Der 1500 Super besitzt weiterhin die rollengelagerte Hirth-Kurbelwelle, ist 1 : 8,2 verdichtet und leistet 70 PS bei 5000 U/min. Das maximale Drehmoment beträgt 10,9 mkg bei 3500 U/min. Der Super-Motor besitzt 40er statt der 32er-Vergaser und eine spezielle Nockenwelle. Für dieses Auto gibt das Werk 175 km/h als Höchstgeschwindigkeit an.

Neuigkeiten bei Porsche

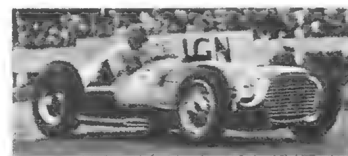


Eine amerikanische Firma hat einen thermostatisch gesteuerten Schalter entwickelt, der den Motor automatisch anläßt, wenn die Temperatur unter einen bestimmten Punkt fällt. Sobald der Motor warmgelaufen ist, schaltet das Gerät den Zündstrom wieder ab. Einfrieren der Motoren bei Frost soll damit verhindert werden.

Aktuelles



Erstmals einen Sieg, der etwas mehr Beachtung verdient, errang der BRM bei einem Formel 1-Rennen um den Woodcote-Cup in Goodwood mit dem Argentinier Gonzalez



Sieg über Ferrari: BRM Formel 1

am Steuer gegen Farina auf einem 4,5 Liter-Ferrari. Reginald Parnell wurde mit dem zweiten BRM Dritter. Allerdings darf man nicht übersehen, daß es sich bei der Veranstaltung in Goodwood um ein Kurzstreckenrennen handelt.

Internationales Motorsport-Echo

PEUGEOT 104

Europas kürzester 4-Türer



Limousine mit 4 Sitzplätzen - Länge 3,58 m - Frontantrieb - 954 cm³ (46 DIN PS) - 136 km/h Einzelradaufhängung - Scheibenbremsen vorn.



Peugeot jetzt ab 3 meter 58

Test-Tagebuch

Was anderswo der Volkswagen ist, so behaupten böse Zungen, das ist in Stuttgart der kleine Mercedes. Ein neues Mitglied des Dauertestwagenbestandes würde darum kaum auffallen, wenn es nicht in kanariengelber Farbe lackiert wäre: der Mercedes 280 E. Das Zweinockenwellengefährt mußte am Beginn seiner Dauertestlaufbahn Schlimmes durchmachen, denn die walnußgroßen, in beträchtlichen Mengen vom Himmel fallenden Hagelschloßen des Stuttgarter Unwetters taten Hauben und Türen so viel Ungemach an, daß die noch fabrikneuen Blechteile ausgetauscht werden mußten. Auf diversen deutschen und ausländischen Autobahnen konnte das renovierte Auto inzwischen unter Beweis stellen, daß der Typ 280 E seine Vorschußlorbeeren zu Recht erhielt: Die schlichte Limousine ermöglicht höchste Reisedurchschnitte mit einer Mühelosigkeit, die selbst bei Zugrundelegung der heutigen hohen Maßstäbe ungewöhnlich genannt werden muß. Auf verkehrsarmen Strecken – sie kamen selbst zur Ferienzeit genügend oft vor – muß sich der Fahrer bewußt zurückhalten, wenn er vermeiden möchte, daß die Tachonadel dauernd jenseits der 200 km/h-Marke steht. Die weitverbreitete Meinung, solche Geschwindigkeiten seien im heutigen Verkehr nicht erreichbar und auch nicht ratsam, vermag der 280 E nachdrücklich zu widerlegen, denn das Fahren in diesen Bereichen ist bei ihm in keiner Weise aufregend und vermittelt dem Fahrer durchaus nicht das Gefühl besonderen Heldentums. Es führt auch zu keinerlei kritischen Situationen, wenn man sich an die für schnelles Autobahnfahren sinnvolle Regel hält, den obersten Geschwindigkeitsbereich nur auf verkehrsfreien Strekken zu benutzen und beim Überholen eine vernünftige Geschwindigkeitsdifferenz zugrunde zu legen. Beim 280 E muß man mit auf die Überholbahn ausscherenden Verkehrsteilnehmern in besonderem Maße rechnen, denn dieser Typ hat ein spezielles Problem: Er wird – bisher – nicht als schnelles Auto respektiert. Was der Fahrer eines (langsameren) BMW oder Alfa kaum einmal erlebt, ist hier an der Tagesordnung: Gemächlich auf der linken Bahn kutschierende Verkehrsteilnehmer, nicht selten im äußerlich fast identischen Diesel sitzend, machen oft über viele Kilometer hinweg nicht Platz. Schwierigkeiten gibt es zuweilen auch mit den prestigebewußten Benutzern des Mercedes-Typs 280 SE, die es ungern wahrhaben wollen, daß der kleine Bruder in Beschleunigung und Bergsteigevermögen eindeutig überlegen ist. Der 280 E-Fahrer benötigt also Gleichmut und Geduld. Entschädigt wird er nicht nur durch ein Optimum an nervenschonender Leistung, sondern auch durch die Handlichkeit des kompakten, leicht zu parkenden Autos.



Nervenschonend: Mercedes 280 E

□

Maßarbeit leistete ein roter Ferrari GTB 4 bei den Meßfahrten. Mit 274,8 km/h Höchstgeschwindigkeit (wie immer ermittelt aus vier Messungen in entgegengesetzten Fahrtrichtungen) erreichte er aufs Zehntel genau den Bestwert aller auto motor und sport-Testwagen, den drei Jahre zuvor der Maserati Ghibli markiert hatte. Die Konkurrenz der Superauto-Fabrikanten aus der Poebene ist in diesem Punkt also messerscharf. Allerdings ist schiere Kraft nicht das einzig Eindrucksvolle am schnellsten Serien-Ferrari, wie im Testbericht demnächst zu lesen sein wird.



Überlegene Leistung: Ferrari 365 GTB 4

□

Während sich Fahrleistungen und Preis beim Ferrari in gleichermaßen unnachahmlichen Höhen bewegen, liegen sie beim neuen Dreiliter-Ford Capri in einem weit besseren Verhältnis. Was dem Kraft-Capri weit mehr zu schaffen macht als lange Steigungen oder kurze Überholsprints, ist allerdings die Ahnungslosigkeit seiner Umwelt, die ihn mitunter über Gebühr behindert, weil sie ihm die vorhandene Leistung nicht zutraut. Allzu gründlich scheinen die zahlreich verkehrenden Schwestermodelle mit 1300 und 1700 ccm das Capri-Prestige untergraben zu haben.

□

Zum blaugrauen Dauertest-Renault 5, von auto motor und sport auf dem grauen Markt vorzeitig erstanden, gesellte sich für den Einzeltest noch ein rotes Exemplar der Deutschen Renault in Köln, wo man dem original französischen Modell nicht so recht traut. Vorerst erwies sich dieses Mißtrauen freilich als unbegründet, denn während sich der französische R 5 nach 3000 Einfahrkilometern bester Gesundheit erfreut, gab der Motor des „deutschen" bereits seinen Geist auf. Interessanterweise ist der blaue Wagen mit der auf Wunsch lieferbaren Mittelschaltung ausgerüstet, während der rote die Original-Krückstockschaltung besitzt. Ergebnis des Schaltungs-Vergleichs: Exakter und leichter geht es mit der Krücke.

□

Auf einer 7500 km langen Fahrt in den Orient genoß ein Redaktionsmitglied den Komfort des Dauertest-Citroen GS, bis das französische Auto in Jugoslawien plötzlich stehenblieb. Nach zeitraubender Inspektion und Demontage des Vergasers sowie der gesamten Zündanlage am Straßenrand fand sich für den Totalausfall eine vergleichsweise harmlose Ursache: Das Kabel zum Kondensator – beim GS hinter den rechten Zylindern allerdings bestens versteckt – war gebrochen. Besorgniserregendes Beschleunigungsruckeln später in der Türkei ließ sich durch eine Reinigung des Vergasers beheben.

□

Den Einstand in die 100 km/h-Begrenzung begeht die Testabteilung mit einem Vergleich von fünf Autos mit zusammen über 1200 PS. Fünf deutsche BMW-Spitzentuner haben je einen BMW 3.0 CSL nach besten Kräften – teils für Straßen-, teils für Rallyegebrauch – präpariert und stellen sich bei auto motor und sport zum Vergleich. Wie immer bei den Vergleichstests wird die Straßenerprobung außerhalb bundesrepublikanischer Grenzen in den Vogesen abrollen.

Neu: Citroën DS 23. Noch nie gab es ein stärkeres Argument für den Kauf eines DS.

Der DS ist bereits über 15 Jahre auf dem Markt. Und trotzdem ist er immer noch so modern und zukunftsweisend wie eh und je.

Warum? Weil wir ihn unter Beibehaltung seines überlegenen technischen Grundkonzepts (ausgereifte Hydropneumatik, perfekte Aerodynamik, intelligente Luxusausstattung) immer weiter verbessern. Wie z. B. jetzt: Ein neuer Motor mit 2332 ccm und 110 PS bei 5.500 U/min macht ihn noch stärker im Spurt und verbessert die Spitzengeschwindigkeit von 169 auf 175 km/h.

Mit elektronischer Benzineinspritzung (DS 23 Injection) ist die Leistungssteigerung noch spektakulärer. (188 km/h Spitze.) Können Sie da noch widerstehen?

D-Special. Ab DM 12.950,-

Eine der 7.500 Citroën-Service-Stellen in Europa ist in Ihrer Nähe. Citroën Automobil-AG, 505 Porz-Westhoven, Abt. M 14, Postfach 2080.



CITROËN DS

Gute

Der Käfer, meistproduziertes VW-Modell, ist wieder einmal modifiziert worden. Bemerkenswerteste Neuerung: eine Panoramascheibe. Vermag sie dem Käfer neue Aktualität zu verleihen?



Aussicht

auto motor sport Test

VW 1303 LS

Nach einer für die Verhältnisse des Volkswagenwerkes sehr kurzen Produktionszeit von zwei Jahren mußte der bei seinem Erscheinen als bester Käfer aller Zeiten gepriesene VW 1302 einem neuen Modell weichen. Mit erneut modifizierter Karosserie tritt der VW 1303 an seine Stelle. Und wieder sind die Änderungen so umfangreich, daß man von einem Modellwechsel sprechen muß. Bei dieser jüngsten Umgestaltung aber konnte sich VW nicht mehr wie früher darauf beschränken, durch mehr oder minder aufwendige Detailarbeit den Gebrauchswert, die Optik, das Fahrverhalten oder die Fahrleistungen zu verbessern; für die Verkaufssaison 1973 stand vorrangig eine Anhebung der passiven Sicherheit, der Unfalltauglichkeit also, auf dem Programm. Diese hauptsächlich vom amerikanischen Markt diktierte Entwicklung ließ praktische Vorzüge des neuen Typs mehr als eine Art von Nebenprodukt entstehen. Dementsprechend sollte man ihre Bedeutung nicht überschätzen. Doch ganz abseits solcher rein rationeller Überlegungen offeriert das stärker denn je zuvor umgestaltete Käfergehäuse seinen Käufern das höchst befriedigende Gefühl, einen unübersehbar neuen, in mancherlei Beziehung gefälligeren Volkswagen zu erwerben.

Karosserie: kosmetisch operiert

Den auf kleine stilistische Änderungen seit Jahrzehnten hart trainierten Wolfsburger Karosseriezeichnern kann man angesichts des VW 1303 bestätigen, daß sie die delikate Aufgabe der Einführung einer eigentlich stilfremden stark gewölbten Frontscheibe in die Käferform harmonisch zu lösen vermochten. Der durch die sogenannte Panoramascheibe noch rundlicher gewordene Käfer unterscheidet sich vorteilhaft von seinen Vorgängern, und das bei dieser Gelegenheit etwas gestutzte Vorderteil macht sich optisch vorteilhaft bemerkbar. Leider nimmt der Wagen hinten ein weniger gefälliges Ende: Die plumpen, auf nach oben gewölbten Kotflügeln montierten Rücklichter mögen zwar von einem Streben nach eindeutiger Signal-Setzung künden, guten Geschmack verraten sie kaum. Aber wahrscheinlich wird man sich im Kreis der Käferfreunde daran gewöhnen können, sie originell zu finden. Als weitere äußerliche Neuigkeiten wären noch mattschwarze Scheibenwischer zu erwähnen, die einen erfreulich großen Sektor der Scheibe bestreichen, deren Wischblätter aber offensichtlich einige Probleme mit den kleinen Krümmungsradien haben und eine gleichmäßig einwandfreie Reinigung nicht garantieren. Ferner wäre noch zu registrieren, daß die Klappe über dem Tankverschluß nicht mehr von innen verriegelt wird und daß die Entlüftungskiemen nun aus schlichtem, schwarzem Kunststoff angefertigt sind.

Vorzüge

- Sichere Fahreigenschaften in der Kurve
- Optimales Anfahrverhalten im Winter
- Sehr gute Verarbeitung
- Beispielhaftes Servicenetz

Nachteile

- Empfindlich gegen Seitenwind
- Beschränktes Kofferraumvolumen
- Unübersichtliche Karosserie
- Zu hoher Bremspedaldruck

Innenraum: schöner und sicherer

Die amerikanischen Sicherheitsvorschriften stellten die VW-Techniker vor die Aufgabe, die Fahrgastzelle des Käfers gründlich zu verändern. Selbst die gewölbte Scheibe ist eines der Zugeständnisse an die Aufprall-Sicherheit, es war hier einfach eine größere Distanz zu den Passagieren erforderlich. Ein weiterer Beitrag in dieser Richtung ist das neue Armaturenbrett. Die Notwendigkeit erstmals grundlegender Änderungen an diesem Bauteil verleitete die VW-Designer nicht zu Experimenten mit eigenwilligen Lösungen. So wartet dann der Käfer, der bis heute von seiner exzentrischen Form lebt, mit einem zwar gänzlich neuen, aber konservativ-alltäglichen Armaturenbrett auf. Bei dessen Gestaltung leistete man in Wolfsburg eine in vieler Beziehung redliche Arbeit. Der Tacho liegt ausgezeichnet im Blickfeld, die diversen Schalter sind bedienungsgerecht angeordnet und die Belüftungsdüsen liegen sinnvoll — nämlich dem internationalen Standard entsprechend — verteilt. Einige Dinge aber wurden leider bei der Neugestaltung versäumt. So gelang es offenbar nicht, einen Ersatz für die wenig praktischen Drehknöpfe zum Regulieren der Lüftung zu finden, und ungenutzt blieb auch die Möglichkeit, außer einem durchschnittlich großen Handschuhfach mit Regaleinbau weitere Ablagegefäße in diesem Bereich bereitzustellen. An anderer Stelle freilich zeigt man sich in Wolfsburg nur weniger kleinlich als bislang: zahlungswillige Kunden erhalten auf Wunsch Zeituhr und Zigarettenanzünder. Dafür sind die Sportlichen unter den Käfertreibern nun etwas weniger glücklich dran, denn geeigneten Raum für Zusatzinstrumente bietet das neue Armaturenbrett kaum.

Erneutes Lob verdienen das vor einem Jahr eingeführte Lenkrad und die es umgebenden Hebel. Die große Prallplatte bietet nicht nur viel passive Sicherheit, sie erlaubt auch ein müheloses Betätigen der Hupe. Der Hebel links an der Lenksäule kontrolliert in bewährter Manier Blinker, Lichthupe und Abblendschalter, sein Gegenüber rechts waltet über zwei Scheibenwischergeschwindigkeiten, eine Wischer-Intervall-Schaltung (Mehrausstattung) und die kombinierte Wisch-Waschschaltung. Der VW 1303 verfügt damit über ein nahezu ideales Bedienungssystem, bei dem nur noch Heizung und Lüftung von der allgemein als zweckmäßig anerkannten Norm abweichen.

Ebenfalls den Forderungen nach größerer Sicherheit entsprechend abgeändert wurden die Sitze, bei denen es jedoch nicht so recht gelang, ihre unbestritten guten Eigenschaften bei Unfällen auch mit einem ausgeprägten Komfort zu vereinen. Beide Polsterflächen sind relativ kurz und wenig bequem nach außen gewölbt. Die Polsterung des Sitzkissens ist überdies ziemlich hart, was nach heutigen Erkenntnissen notwendig ist, damit die Insassen beim Aufprall nicht unter den Gurten durchtauchen können. Andererseits fällt es angenehm auf, daß die Rücklehne um ein gewisses Maß an Seitenführung für den Oberkörper bemüht ist. Recht originell und aufwendig ist die Sitzverstellung, deren Hebelei am Rahmentunnel montiert ist. Zwar weicht diese Anordnung etwas von der Norm ab, aber der Platz liegt günstig im Griffbereich und ist zweckmäßiger als viele andere Lösungen. Die Sessel des Testwagens hatten überdies Liegesitzbeschläge, die ebenfalls neue Ausstattungsmaßstäbe im Käfer setzen.

auto motor sport **Test**

VW 1303 LS

Technische Daten und Meßwerte

VW 1303 LS

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 85,5 x 69 mm, Hubraum 1584 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1, Leistung 50 PS bei 4000 U/min, spezifische Leistung 31,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 10,8 mkg bei 2800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000 U/min) 9,2 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3100 U/min) 7,2 m/s, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nokkenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Luftkühlung durch Gebläse, Druckumlaufschmierung mit Ölkühler, Ölinhalt Motor 2,5 Liter, 1 Solex-Vergaser 34 PICT, mechanische Benzinpumpe, 41,5 Liter-Benzintank im Bug, Batterie 12 V 36 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergangetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,78 (14,65), II. 2,06 (7,98,) III. 1,24 (4,88), IV. 0,93 (3,60), R. 4,01 (15,54), Achsantrieb 3,875.

FAHRWERK

Zentralrohrrahmen, vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, Federbeinen und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Torsionsstäben (Doppelgelenkachse), vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 15, Gürtelreifen Michelin zX 155 SR 15.

ABMESSUNGEN

Radstand 2420 mm, Spur 1379/1350 mm, Außenmaße 4110 x 1585 x 1500 mm, Innenbreite vorn 1200 mm, hinten 1300 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 880 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 460 mm, hinten 410 mm, Knieraum hinten 100—220 mm, Wendekreis links 9,7 m, rechts 9,8 m, 3⅓ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 900 kg (davon Vorderachse 380 kg, Hinterachse 520 kg, Gewichtsverteilung 42,2 : 57,8), zulässiges Gesamtgewicht 1290 kg, Zuladung 390 kg, Personenindexzahl 4,6, höchstzulässige Anhängelast gebremst 650 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 18,0 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 24,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 142,3 km/h
(entsprechende Drehzahl 4400 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 — 40 km/h	3,3 s
0 — 60 km/h	6,9 s
0 — 80 km/h	12,2 s
0 — 100 km/h	19,5 s
0 — 120 km/h	36,8 s
1 km mit stehendem Start	39,8 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h):

40 — 60 km/h	7,9 s
40 — 80 km/h	16,2 s
40 — 100 km/h	26,8 s
40 — 120 km/h	45,1 s
1 km ab 40 km/h	42,1 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	54 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	61 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Normalbenzin

Autobahnschnitt ca. 110 km/h	11,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	12,7 L/100 km
Kurzstrecke	11,5—13,5 L/100 km
Testverbrauch	12,2 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km

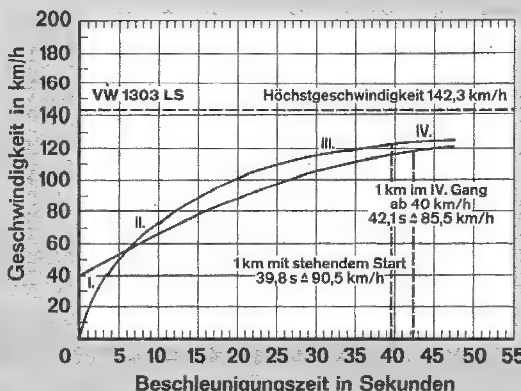
Ölwechsel alle 5000 km

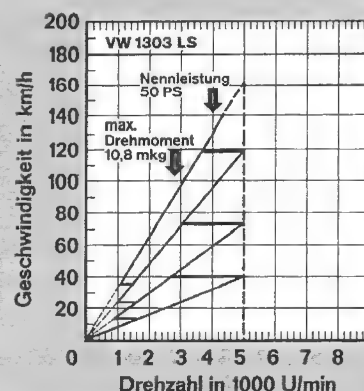
PREISE

Limousine zweitürig . . . DM 6 890,–

Österreich:
Limousine zweitürig . . . öS 55 850,–

Schweiz:
Limousine zweitürig . . . sfr 9 735,–





Sitzposition: mehr Raum als bisher

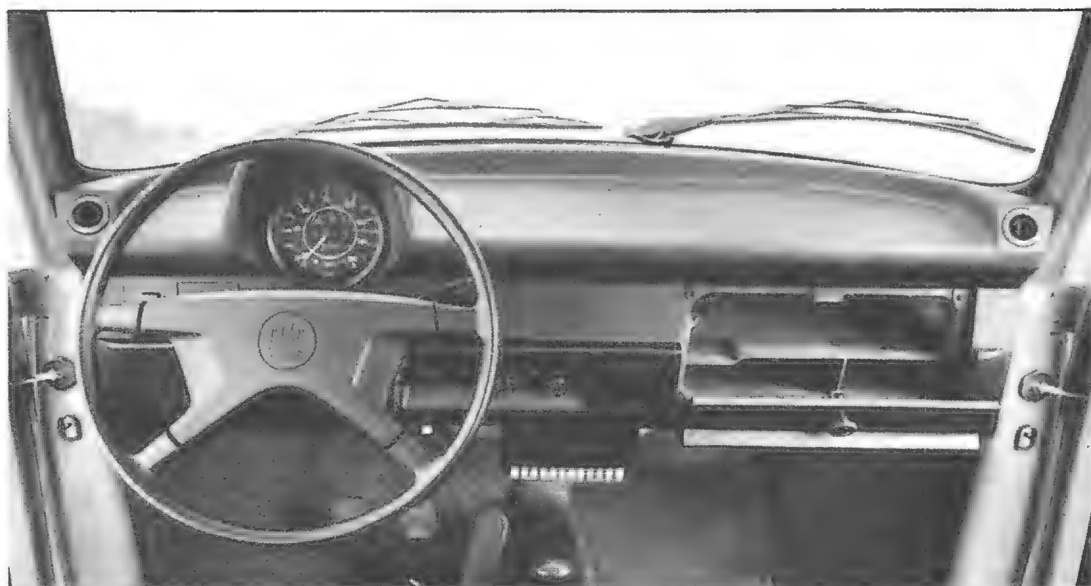
Auch die neuerliche Karosserieänderung ließ den nutzbaren Platz im Käfer nicht wachsen. Dennoch kann man der gewölbten Scheibe einen positiven Effekt zuschreiben: Der größere Abstand zur Scheibe und das vorgezogene Armaturenbrett vermitteln dem Fahrer einen großzügigeren, insgesamt positiven Raumeindruck. Der Käfer hat etwas von seiner Enge eingebüßt. Schuld daran ist auch eine etwas höhere Sitzposition, die einen souveränen Überblick gewährt. Überdies aber bietet der 1303 auch großen Menschen bislang im VW nicht gekannte Platzvorteile. Die Längsverstellung der Vordersitze nämlich reicht neuerdings weiter zurück, so daß selbst überdurchschnittlich große Figuren – auf Kosten der Beinfreiheit im Fond – entspannt sitzen können. Damit auch bei solch extremen Sitzpositionen alle wesentlichen Dinge leicht erreichbar bleiben, tat das VW-Werk ein übriges und versetzte Schalthebel und Handbremse abermals weiter nach hinten.

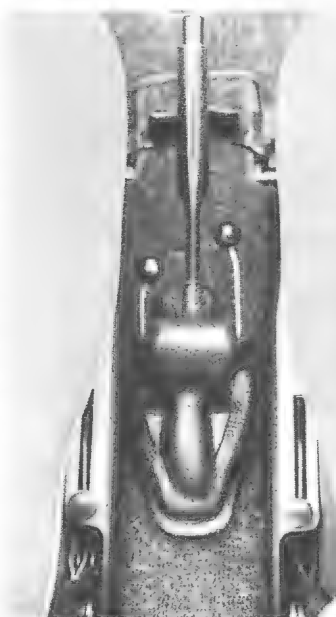
Motor: Reife statt Änderungen

Das Triebwerk des 1302 ging ohne tiefergreifende Modifikationen ins neue Modelljahr. Dennoch muß man der 1,6 Liter-Maschine des Testwagens nachsagen, daß sie sich insgesamt recht positiv von ihren Vorgängern unterschied. Es ließen sich hier nicht mehr die früheren Übergangsprobleme feststellen, der Motor lief vielmehr innerhalb seines nutzbaren Drehzahlbereiches geschmeidig und kraftvoll. Allerdings erweist sich die Spanne nutzbarer Drehzahlen in der Praxis als keineswegs so groß, wie einige Verfechter von Drosselmotoren glauben

VW 1303 LS

möchten, vielmehr muß man sich mit einem Feld zwischen mindestens 2000 U/min und höchstens 5000 U/min begnügen, was vergleichsweise recht wenig ist. Niedrige Drehzahlen und bescheidene Literleistung schützen hier keineswegs vor emsiger Schaltbarkeit, das Gegenteil ist eher der Fall. In solcher Weise in Trab gehalten, entwickelt der 1303 S jedoch Fahrleistungen, wie sie beim gleichstarken 1302 S bislang selten beobachtet werden konnten. Der auf Grund seiner reichhaltigen Ausstattung 900 kg schwere Testwagen kam in immerhin 19,7 Sekunden auf 100 km/h, er beschleunigte im vierten Gang meßbar lebendiger als der 1302 im Vorjahr. Und unter Mithilfe der wohl etwas strömungsgünstigeren Karosserie stellte sich der Rekordwert von 142,3 km/h Spitze ein. Im Konsum von Treibstoff war auch das neue Modell nicht eben zimperlich und ließ sich seine 12 Liter pro 100 Kilometer schmecken. Zu den erfreulichen Neuerungen des 1303 gehört ferner eine geräuschmindernde Aufhängung des Antriebsaggregates, die ihre Wirkung zumindest bis in einen Bereich knapp oberhalb von 100 km/h nicht verfehlt. So ist der Käfer dann wenigstens bei gemäßigter Gangart angenehm leise, während bei mehr als 120 km/h weiterhin kernige Boxerlaute nach vorn dringen und das Autoradio übertönen. Geringfügige Veränderungen vollzog das Volkswagenwerk am Getriebe, was zu minimalen Verschiebungen der Übersetzungsverhältnisse führte. Im Fahrbetrieb ist dies hauptsächlich durch einen etwas höher reichenden dritten Gang spürbar, der jedoch weniger die Fahrleistungen verbessern als dafür sorgen soll, daß der Käfer bei Abgastesten eine bessere Figur abgibt. Die Schaltung des im Hinblick auf Haltbarkeit und Synchronisation verbesserten Getriebes arbeitet einwandfrei.





Erfreuliche Neuerungen im Käfergehäuse: Das Armaturenbrett ist schlicht, praktisch angelegt und gibt dem Interieur eine aktuellere Note. Die Betätigung der Sitzverstellung liegt sehr griffgerecht. Die Sitzposition rückte nach oben — der Platz reicht jetzt auch für große Fahrer.



ZUM VERGLEICH		VW 1303 LS	Fiat 128	Ford Escort 1100 XL	Opel Kadett 1100 L	Renault 6 TL
Hubraum	ccm	1584	1116	1098	1078	1108
Leistung	PS/U/min	50/4000	55/6000	48/6000	50/5400	47/5300
Preis	DM	6890,–	6620,–	7181,–	7125,–	6895,–
Beschleunigung in s						
0 bis 40 km/h		3,3	3,7	4,1	3,9	4,0
0 bis 60 km/h		6,9	6,6	7,8	7,1	7,5
0 bis 80 km/h		12,2	10,4	13,5	12,1	13,0
0 bis 100 km/h		19,5	17,4	22,6	20,1	20,7
0 bis 120 km/h		36,8	37,8	37,8	30,5	37,3
1 km mit stehendem Start		39,8	38,3	41,5	40,1	41,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	142,3	144,0	130,8	132,3	133,3

Wer den Mut hat, das Abenteuer Fliegen am eigenen Leibe zu erleben, soll sich bei Pilot melden.

Auf der Bücker Jungmann sitzen Sie im Cockpit vor dem Piloten. Damit Sie besser sehen können, wo er mit Ihnen hinfliegt.



Pilot möchte die Freunde des Abenteuers Fliegen nach Göppingen einladen. Dort können Sie mit Herrn Ulmer auf einer Bücker Jungmann Ihren Mut im offenen Cockpit (bei 170 km in 1900 Meter Höhe) beweisen.

Zu dieser Mutprobe kann sich jeder mit einer Postkarte bei Pilot (Beiersdorf AG, 2000 Hamburg 1, Postfach 1048) anmelden. Bei mehr als 10 Anmeldungen entscheidet das Los, wer die zehn mutigen Flieger sind. Pilot bezahlt den Gewinnern die Reise, das Hotel, das Essen, die Versicherung, ein Taschengeld und natürlich auch das Erinnerungsfoto. Ganz besonders freuen würden wir uns, wenn Sie auf die Postkarte mit Ihrer Anmeldung den ausgeschnittenen Schriftzug einer Pilotpackung kleben. (Natürlich ist das keine Bedingung.)



Pilot ist die Herrenserie mit dem After Shave, dem Pre Shave, dem Eau de Cologne, der Seife, dem Deodorant, der Rasiercreme und den Erfrischungstüchlein. Und mit dem kühnen Duft.

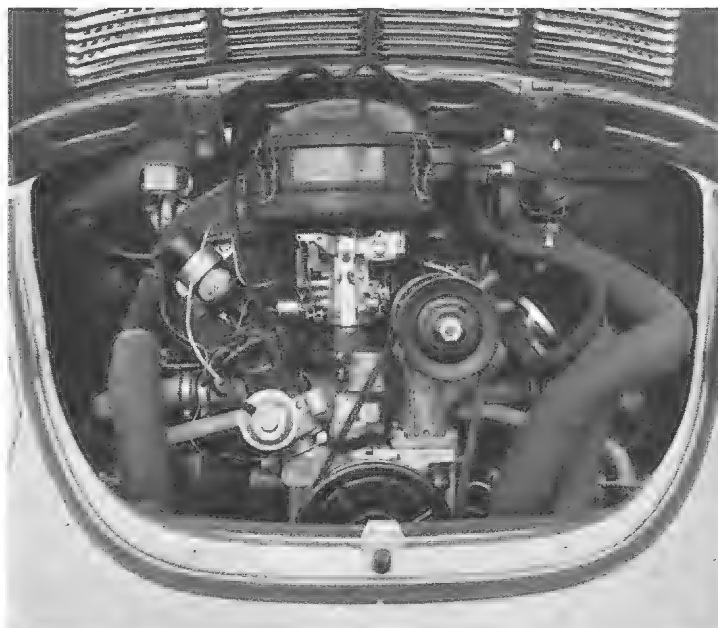
EIN **Beiersdorf** PRODUKT

auto motor sport **Test**

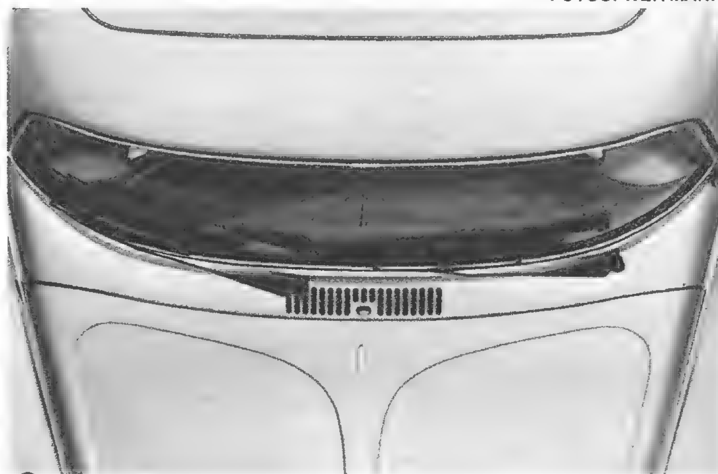
VW 1303 LS

Fahrwerk: bewältigte Vergangenheit

Seit VW beim Fahrgestell des Käfers etwa den gleichen konstruktiven Aufwand treibt wie BMW oder Porsche bei wesentlich teureren Automobilen, ist das Fahrverhalten dieser Autos über die meisten der überlieferten Vorwürfe erhaben. Das über einen breiten Bereich untersteuernde und erst in Grenzsituationen in progressives Übersteuern wechselnde Eigenlenkverhalten in der Kurve zeigt deutlich die Bemühungen der Konstrukteure, sich an zeitgenössischen Idealen zu orientieren. Obschon sich der konstruktive Aufwand auch in ziemlich respektablen Kurvengeschwindigkeiten auszahlt, folgt das Fahrgestell des VW 1302/1303 nicht eigentlich sportlichen Idealen. Mit relativ langen Federwegen, mäßiger Federhärte, dezenter Dämpfung und einem keineswegs energischen Stabilisator an der Vorderachse zeigt es sich ernsthaft um Komfort bemüht, den der VW 1303 in sehr ausgeglichenem Maße zu vermitteln weiß. Zu den Pluspunkten Kurvensicherheit und Komfort kann der Käfer noch eine Reihe traditioneller Vorteile wie gute Fahreigenschaften auf schlechter Straße, optimale Traktion auf weniger griffigem Untergrund und geringen Reifenverschleiß in die Waagschale werfen, wenn es darum geht, sich gegen die für Heckmotorautos arttypischen Nachteile zu verteidigen. Denn einen gewissen Mangel an Fahrstabilität und ein etwas heikles Verhalten bei Seitenwind und Aquaplaning wird ihm treu bleiben, solange er den Motor hinten hat. Aber nicht nur diese unausrottbaren Eigenschaften zeigen, daß den Möglichkeiten jahrzehntelanger Modellpflege offenbar doch gewisse Grenzen gesetzt sind. Alle Mühe des Volkswagenwerkes kann nicht verbergen, daß hier eine im Erfolg ergraute Konstruktion mit gewissem Trotz am Leben erhalten wird. Altbewährte, aber mit der Zeit überlebte Details beweisen dies von Jahr zu Jahr deutlicher. Mag sein, daß man beispielsweise die Lenkung früher einmal als leichtgängig empfunden hat. Nach dem heutigen Stand der technischen Entwicklung aber fordert sie in der Kurve Kräfte, derer sich nicht wenige Frontriebler schämen würden. Ebenso wirkt das Fußhebelwerk in seiner Gestaltung heute wie ein Relikt aus den Pioniertagen des Automobilbaues. Der enorme Abstand zwischen Gas und Bremse läßt sich wirklich nicht mehr gutheißen, und die Stellung der Pedale spottet jedem natürlichen Bewegungsablauf. Auch die erforderlichen Kräfte überschreiten das für zeitgemäßen Bedienungskomfort gültige Höchstmaß deutlich. Nachdem beim letzten 1302 noch gewisse Fortschritte zu verzeichnen waren, wirkte die Bremse des 1303 steinern. Vollbremsungen erfordern hier Betätigungskräfte in der Größenordnung von 50–60 kg, und das ist mehr, als das Volkswagenwerk zumindest den zahlreichen Damen in der Kundschaft zumuten sollte. Vielleicht könnte man mit der Zeit doch die Regel beherzigen, daß Autos, die sich der 1000 kg-Grenze nähern, einen Bremskraftverstärker brauchen. Neben hohem Pedaldruck zeichnete die Bremsanlage des Testwagens noch eine weitere fatale Eigenschaft aus: Nach längerer Regenfahrt setzte die Verzögerung erst um etwa eine Sekunde verspätet ein. Auch die Kupplung unterschied sich in ihrem Kraftanspruch nicht sonderlich positiv von der Bremse, obwohl VW neuerdings mit einer kraftsparenden Membran-Feder-Kupplung arbeitet.



Die Motoren mit 1,3 und 1,6 Liter Hubraum wurden praktisch unverändert in den 1303 übernommen. Zu den markanten Merkmalen des 1303 zählt die stark gewölbte Frontscheibe.
FOTOS: WEITMANN





Die Verfeinerung solcher Details dürfte für den noch auf einige Jahre geplanten Verkaufserfolg des Käfers nicht unwesentlich sein. Denn mehr und mehr läßt die Wolfsburger Preispolitik erkennen, daß man mit den Käfermodellen nicht mehr das sparsame, sondern ein zahlungswilliges Publikum anstrebt, das einen außerhalb üblicher Normen liegenden Wagen kaufen will. Für diese Tendenz sprechen nicht nur die heftig eskalierten Basispreise, auch die im Umfang wachsende und bis zur Luxusausrüstung reichende Mehrausstattungsliste scheint diese Entwicklung zu bestätigen. Noch deutlicher tun das aber jene Summen, die heute für einen gutausgestatteten Käfer über den Ladentisch wandern: 8500 Mark sind da keine Seltenheit mehr. Wer so viel Geld ausgibt für ein dezentes Auto mit bescheidenen Fahrleistungen, wird zumindest einige Perfektion verlangen. Teilweise zumindest hat man sich in Wolfsburg darauf schon eingerichtet: Die Verarbeitung des Testwagens ließ darauf schließen, daß die Qualität der früheren Jahre wieder eingezogen ist. *– cpb –*

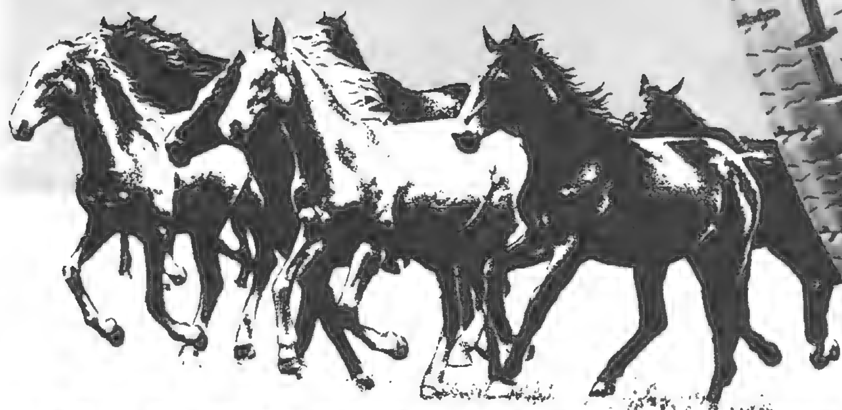
Der Spitzenreiter

Der Conti TS wurde in mehreren Stahlgürtelreifen-Tests Spitzenreiter. So heißt es z. B. im Gesamtergebnis des „auto motor und sport" Tests über den Conti TS: „Ein betont auf Langlebigkeit und sportliche Fahreigenschaften ausgelegter Reifen." Weiter werden besonders hervorgehoben: gute Kurvenfestigkeit – gutes Bremsverhalten – kurzer Bremsweg – geringe Blockierneigung – sehr gute Wintereigenschaften. Deshalb: Setzen Sie auf den Spitzenreiter!

Conti TS
Stahlgürtel

- Unübertroffene km-Leistung
- Überlegene Fahreigenschaften
- Erhöhte Sicherheit durch Stahl





Der stählerne Hannoveraner

M+S

Den Conti TS gibt es in nahezu allen Dimensionen. Sollte er einmal nicht sofort verfügbar sein, lohnt es sich, auf ihn zu warten. Für alle aber, die in besonders winterlichen Gebieten wohnen oder auch im Winter bei jedem Wetter unterwegs sein müssen, hält Ihr Continental-Fachhändler das große M + S-Programm bereit. Fragen Sie nach Continental Winterreifen mit und ohne Spikes. Denn mit diesen Winter-Hannoveranern sind Sie jeder Situation gewachsen. Bei Eis und Schnee. Bei jedem Wetter.





Schnelläufer

Der harmlos aussehende Mazda RX 2 hat etwas Besonderes zu bieten: einen kräftigen Wankelmotor. Sind die Japaner auf diesem Gebiet weiter als Audi-NSU?

Die Produkte der stückzahl- und exportintensiven japanischen Automobilindustrie zählen im deutschen Straßenbild immer noch zu den Ausnahmeerscheinungen. Schwierigkeiten im Aufbau eines genügend engmaschigen Vertriebs- und Kundendienstnetzes, die starke Konkurrenz einer leistungsfähigen Autoindustrie im eigenen Land, aber auch eine gewisse Mittelmäßigkeit in Technik und Aussehen japanischer Autos bieten trotz günstiger Preise und solider Qualität hierzulande nicht allzuviel Kaufanreiz. Freilich haben die Japaner ihr Augenmerk zunächst auf diejenigen europäischen Länder gerichtet, die ohne eigene Automobil-

Hier ist die Lösung, die Ihr Auto monatelang vor jedem Wetter schützt.



In REX Dauerwachs wirkt eine neuartige Kombination: aminofunktionelle Substanzen und hochwertige Hartwachse. Die geben Hochglanz und echten Allwetterschutz. Für Monate. Auch Eis und Schnee können Ihrem Auto nichts anhaben.

REX schützt jetzt doppelt lang

Damit Sie die halbe Arbeit – und doppelten Spaß an Ihrem Auto haben!

Ein Produkt der Werner & Mertz-Gruppe

RE 0113 W

industrie auch von ihrer geographischen Größe her servicemäßig besser in den Griff zu bekommen sind. Der Erfolg dieser Taktik ist in Belgien und in der Schweiz ganz offenkundig und hat dort bereits dazu geführt, daß jahrelang für unantastbar gehaltene Marktanteile anderer Fabrikate sich binnen kurzem in japanischer Hand befanden.

Maßgeblichen Anteil an dieser Entwicklung haben die Mazda-Modelle der Firma Toyo Kogyo, die bei uns als einer der ersten NSU-Wankel-Lizenznehmer bekannt wurde. Heute verlassen neben den Modellen mit konventionellem Motor täglich bereits mehrere hundert Mazda-Wagen mit Kreiskolbenmotoren

Vorzüge

- leiser, drehfreudiger Motor
- gute Fahrleistungen
- reichhaltige Ausstattung
- leichtgängige, exakte Schaltung
- saubere Verarbeitung

Nachteile

- hoher Benzinverbrauch
- zu weiche Stoßdämpfung
- veraltete Karosserieform.

verschiedener Größe die Montagebänder in Hiroshima, und ohne Zweifel haben die kreativen Toyo Kogyo-Techniker sehr viel zum derzeitigen Stand der Wankeltechnik beigetragen. Daß sie neben den rein technischen auch taktische Probleme geschickt zu lösen verstehen, machte ein Testwagen vom Typ Mazda RX 2 deutlich, den auto motor und sport vom Genfer Importeur Blanc & Paiche S.A. übernommen hatte: Um die Risiken der neuen Antriebsart möglichst klein zu halten, bauten die Japaner – im Gegensatz zu NSU beim Ro 80 – einen relativ großen Motor in ein vergleichsweise kleines Auto. Sie setzten damit einmal die verschleißfördernde Höchstbeanspruchung herab und gaben andererseits dem Auto Fahrleistungen, die es an







die Spitze seiner Klasse bringen. Außerdem rechtfertigt der so erzielte lebensdauer- und prestigeerhöhende Leistungsüberschuß einen verhältnismäßig hohen Verkaufspreis, und eventuell auftretende Schäden werden von der Kundschaft gelassener in Kauf genommen.

Karosserie: wenig attraktiv

Die äußere Erscheinung des Mazda RX 2 läßt nicht gerade auf ausgeprägtes sportliches Temperament schließen: Schmal und hochbeinig, ohne besonderen Pfiff in der Linienführung wirkt die dem Kadett-Coupé ähnliche zweitürige Karosserie beinahe langweilig und für einen Sportwagen etwas zu bieder. Allerdings bietet sie bei einer möglichen Zuladung von 380 kg für Coupé-Verhältnisse vier Personen reichlich Platz. Angesichts der reichhaltigen Ausstattung und der beachtlichen Verarbeitungsqualität verfügt sie somit über einen guten Gebrauchswert. Der Einstieg zu den vorderen Sitzen vollzieht sich bequem, und auch die Fondsitze lassen sich dank federbetätigter Verstellautomatik des Beifahrersitzes problemlos erreichen. Etwas unglücklich erscheint die Unterbringung des Reserverades auf dem Kofferraumboden: Die an sich gute Formgebung des Gepäckabteils wird dadurch zerklüftet und das Volumen auf 264 Liter (nach auto motor und sport-Norm) reduziert. Die Sitze sind zwar in Formgebung und Polsterhärte gut gelungen, doch erwiesen sich die verwendeten Kunststoffbezüge – speziell bei heißer Witterung – wieder einmal als äußerst unangenehm. Die Sitz- und Lehnenverstellung bietet auch großgewachsenen Leuten ausreichende Möglichkeiten für eine entspannte Position am Lenkrad. Die

Sicht nach vorn ist durch die hochliegende Armaturenbrett-Oberkante eingeengt, nach hinten ist sie – wie bei den meisten derartigen Coupé-Karossen – ebenfalls nicht optimal. Der weit vorne auf dem Kotflügel montierte Außenrückspiegel ist selbst bei richtiger Einstellung wegen seines geringen Blickwinkels praktisch nutzlos, und die gutplacierte und reichhaltige Instrumentierung leidet in ihrer Ablesbarkeit durch Spiegelungen und überflüssigen Chromzierat.

Zur serienmäßigen Grundausstattung gehören beim RX 2 neben den üblichen Details so nützliche Dinge wie Gürtelreifen, Verbundglas-Frontscheibe, heizbare Heckscheibe, Sicherheitsgurte, Kopfstützen, Drehstromlichtmaschine und eine mittels Fingerhebel zu betätigende elektrische Scheibenwaschanlage. Bemerkenswert für diese Klasse sind auch die Fußraumleuchte im Fond und die hinteren, seitlichen Kurbelfenster sowie die wirkungsvollen und variationsreichen Belüftungsmöglichkeiten.

Motor: kraftvoll und leise

Das Besondere am Mazda RX 2 ist aber fraglos sein Motor, der nicht wie bei den meisten anderen japanischen

Technische Daten und Meßwerte

MAZDA RX 2 Coupé

MOTOR
Zweischeiben-Kreiskolbenmotor, Kammervolumen 573 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,4 : 1, Leistung 130 SAE-PS bei 7000 U/min, maximales Drehmoment 15,9 mkg bei 4000 U/min, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 8 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter und Ölkühler, Ölinhalt Motor 4,5 Liter, 1 Nikki Doppel-Registervergaser, elektrische Benzinpumpe, 65 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 480 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,683 (14,364), II. 2,263 (8,826), III. 1,397 (5,448), IV. 1,0 (3,9), R. 3,692 (14,399), Achsantriebsübersetzung 3,9.

FAHRWERK
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern, Querlenker und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen Bridgestone Super Speed Radial 20 165 HR 13.

ABMESSUNGEN
Radstand 2470 mm, Spur 1285/1280 mm, Außenmaße 4160 x 1580 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1290 mm, hinten 1285 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 900 mm, hinten 840 mm, Sitztiefe vorn 465 mm, hinten 465 mm, Knieraum hinten 150–275 mm, Wendekreis links 9,6 m, rechts 9,8 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE
Eigengewicht vollgetankt 1010 kg (davon Vorderachse 540 kg, Hinterachse 470 kg, Gewichtsverteilung 53,5 : 46,5), zulässiges Gesamtgewicht 1390 kg, Zuladung 380 kg, Personenindexzahl 4,5, Leistungsgewicht vollgetankt 7,8 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 10,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit . . . . 183,8 km/h
(entsprechende Drehzahl 6600 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,6 s
0 bis 60 km/h	4,5 s
0 bis 80 km/h	7,1 s
0 bis 100 km/h	10,5 s
0 bis 120 km/h	14,7 s
0 bis 140 km/h	21,2 s
0 bis 160 km/h	31,9 s
1 km mit stehendem Start	31,9 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h	6,3 s
40 bis 80 km/h	12,2 s
40 bis 100 km/h	18,0 s
40 bis 120 km/h	24,6 s
40 bis 140 km/h	33,6 s
40 bis 160 km/h	46,0 s
1 km ab 40 km/h	36,9 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 52 km/h
II. Gang	12 bis 86 km/h
III. Gang	20 bis 139 km/h
IV. Gang	28 bis 195 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCHE

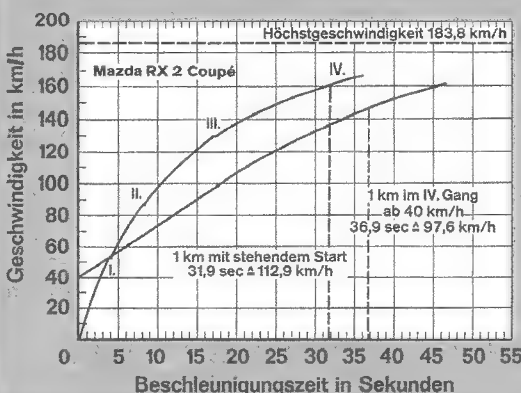
Leerlauf im Stand	46 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	82 Phon (dBA)

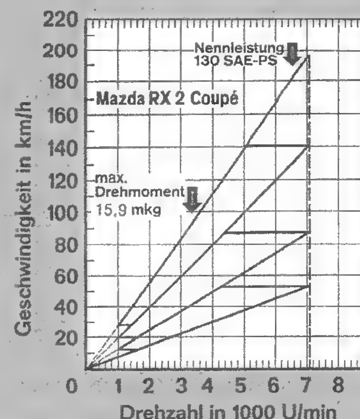
VERBRAUCH
Normalbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	16,4 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 145 km/h	19,7 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 75 km/h	15,9 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 95 km/h	18,5 L/100 km
Kurzstrecke	15–18,0 L/100 km
Testverbrauch	16,8 L/100 km

WARTUNG
Inspektion und Ölwechsel alle 6000 km

Hersteller: Toyo Kogyo Co. Ltd., 6047 Fuchu-Machi, Agi-gun, Hiroshima, Japan





Autos als braver Vierzylinder höchst normaler Machart seinen Dienst tut, sondern als Zweischeiben-Motor nach dem Wankelprinzip arbeitet und dadurch diesem Toyo-Kogyo-Produkt eine gewisse Exklusivität verleiht. Mit einem Kammervolumen von zweimal 573 ccm entwickelt das kompakte Kreiskolben-Triebwerk eine Leistung von 130 SAE-PS bei 7000 U/min und gibt damit dem zierlichen 1000 kg-Auto respektable Fahrleistungen. Zieht man für die kräftezehrenden Nebenaggregate wie Ventilator, Wasserpumpe, Lichtmaschine etwa 10 Prozent der SAE-Leistung ab, so dürften an der Kurbelwelle immer noch rund 110 DIN-PS zur Verfügung stehen, und auch das maximale Drehmoment von 15,9 mkg (SAE) bei 4000 U/min braucht die Hubkolbenkonkurrenz nicht zu scheuen. Zusammen mit dem gut abgestuften, hervorragend leicht und exakt zu schaltenden Vierganggetriebe beschleunigt der leise und geschmeidig laufende Motor das Auto in 10,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und legt den stehenden Kilometer in 31,9 Sekunden zurück. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 183,8 km/h erreicht, was einer Drehzahl von 6600 U/min entspricht. In den Gängen kommt man spielend auf 7000 U/min, wobei der Motor spontan und willig in jeder Phase am Gas hängt. Immerhin liegen diese Werte durchweg besser als die eines BMW 2002, und bei den Elastizitätsmessungen aus 40 km/h im großen Gang sind sie nur geringfügig schlechter. Der Mazda widerlegt damit die oft geäußerte Meinung, Wankelmotoren seien unelastisch und könnten schon deshalb auf einen Drehmomentwandler nicht verzichten. Die ermittelte Mindestgeschwindigkeit von 28 km/h für ruckfreies Ziehen im IV. Gang ließ ebenfalls

auto motor sport **Test** Mazda RX 2

den Wunsch nach einem Wandler nicht aufkommen, und „Schieberuckeln" konnte trotz provozierender Fahrweise in keinem Betriebszustand festgestellt werden. Beim Ro 80 hatten diese Erscheinungen bekanntlich zum generellen Einbau der Selektiv-Automatik mit Drehmomentwandler geführt.

Der Grund für das bessere Laufverhalten des Mazda-Motors bei bestimmten Betriebszuständen gegenüber dem Ro 80-Triebwerk dürfte in erster Linie in der Anwendung des Seiteneinlaß-Systems an Stelle des Umfangseinlasses liegen, weil beim überschneidungsfreien Seiteneinlaß die Gefahr der „Frischgasverseuchung" durch Restgase der vorauseilenden Brennkammer geringer ist. Hierdurch und durch die Verwendung eines normalen Schaltgetriebes lassen sich beim Mazda-Motor Leerlaufdrehzahlen von 600 bis 700 U/min realisieren, was zusammen mit der außergewöhnlich guten mechanischen Laufruhe (Eaton- statt Zahnradölpumpe) zu einem kaum hörbaren Leerlauf führt. Beim Hochdrehen bewirken dann allerdings Ansaug- und Auspuffgeräusche einen Sound, der Erinnerungen an frühere Zweitakt-Zeiten weckt. Die Verwendung des Seiteneinlaß-Systems hat den weiteren Vorteil, daß die Einheit Vergaser/Ansaugrohr konstruktiv einfacher und billiger ist, da hier nicht wie beim Umfangseinlaß die Notwendigkeit besteht, die Drosselklappen möglichst nahe an die Trochoiden-Laufbahn zu bringen. Beim Mazda RX 2 erfolgt die Gemischaufbereitung über einen Doppelfallstrom-Registervergaser, wobei das Gemisch der ersten Stufe über seitliche Fenster des Zwischenteils eintritt, das der zweiten Stufe hingegen über entsprechende Öffnungen in den beiden Seitenteilen. Der Auslaß erfolgt wie beim Ro 80 direkt durch Kanäle in den Motorgehäusen.

Bei weiteren – natürlich naheliegenden – Vergleichen mit dem Ro 80-Motor fällt auf, daß die Japaner mehr als die Neckarsulmer auf fertigungsgerechte und damit billigere Konstruktionsdetails geachtet haben. Neben dem Vergaser/Saugrohr-System gilt das vor allem für die druckgußfähigen, vom Kühlwasser axial durchströmten Trochoiden-Gehäuse, für das Öldichtungs-System sowie für die Laufflächenbeschichtung und die Dichtleisten. Auch die lediglich partiell induktionsgehärteten Verschleißzonen der Grauguß-Seitenteile deuten in diese Richtung. Allerdings weiß man von umfangreichen Prüfstandsläufen, die weitgehend unserem Autobahnbetrieb nachempfunden sind, daß das Stehvermögen des Ro 80-Triebwerks besser ist als das der japanischen Konkurrenz: Vor allem führen Schäden an den Kohle-Dichtleisten und am Zündsystem zu vorzeitigen Ausfällen und lassen damit den Schluß zu, daß die Mazda-Motoren eher für die in Japan und Amerika vorherrschenden gemäßigteren Fahrbedingungen ausgelegt sind als für längeren Vollastbetrieb.

Daß dieser Umstand die Toyo Kogyo-Leute allerdings vor unlösbare Probleme stellen könnte, ist kaum anzunehmen, denn schließlich haben sie mit ihren Renn-Wankels schon vor Jahren einschlägige Erfahrungen in der Vollgas-Branche gesammelt. Interessant sind auch die Unterschiede im Zündsystem der beiden Motoren: Während man bei NSU schon seit geraumer Zeit zur Entlastung der Unterbrecherkontakte die Thyristor-Zündung eingeführt hat und die Verbrennung nur noch mit einer Zündkerze pro Gehäuse einleitet, verwendet Toyo Kogyo nach wie vor die

Autofrühling im Herbst

DER DAF 66 IST DA

RUNDHERUM NEU



Groß in der Technik,
der neue DAF 66 Wo gibt es in dieser Klasse so viel Fahrwerk-Perfektion? Drehstabgefederte Einzelradaufhängung vorn. De Dion-System hinten. Eine der aufwendigsten und für optimale Fahrwerksauslegung bekannte Hinterachskonstruktion, die alle guten Eigenschaften anderer Systeme vereinigt. Die für konstantes Spur- und Sturzverhalten der Räder sorgt, für einen exakten Geradeauslauf und volle Bodenhaftung in Kurven, bei welliger Fahrbahn oder unterschiedlicher Belastung. Und die für einen kultivierten Fahrkomfort sorgt, weil es am Achsaggregat nur geringe ungefederte Massen gibt.

Hinzu kommt eine nahezu ausgewogene Schwerpunktverteilung von fast je 50% über den Achsen. Denn das serienmäßige Vollautomatik-Getriebe ist unmittelbar vor der Hinterachse angeordnet — als Ausgleich zum vornliegenden Motor. Ein zusätzliches Plus für stabiles Fahrverhalten.

Groß im Komfort,
der neue DAF 66 Fahrvergnügen heißt beim DAF 66 Komfortfahrwerk plus Komfortausstattung plus Komfortbedienung. Und auch hier bietet DAF Besonderes — Vollautomatik ohne Aufpreis. Eine Vollautomatik, die kein Vorwählen kennt, die den Wagen ruckfrei ohne Schaltübergänge vom Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt. Ohne einen Liter Mehrverbrauch und ohne den Motor oder den Fahrer zu strapazieren.

Fahrvergnügen heißt aber auch, rundherum von einer Komfortausstattung verwöhnt werden. Wie zum Beispiel im DAF 66 SL mit Vollventilation im Fahrgastraum, körpergerecht geformten Sitzen mit stufenloser Lehnenverstellung, Sicherheitslenkrad, blendfreien Rundinstrumenten, gepolsterter Armaturenfront und teppichbelegtem Boden. Und natürlich mit sicherer Zweikreisbremsanlage, Scheibenbremsen vorn und zusätzlichem Bremskraftverstärker.

Klein beim Bezahlen,
der neue DAF 66 Es gibt ihn ab 6.995,- DM. Inklusiv Vollautomatik. Inklusiv De Dion-Achse. Inklusiv Gürtelreifen. Rundherum ein kompletter Wagen. Der wenig Benzin braucht und anspruchslos in der Wartung ist.

8 Modelle stehen zur Auswahl.

Limousine L, SL und Marathon; Kombi L, SL und Marathon; Coupé SL und Marathon.

1100 ccm, 47/55 PS, 136/145 km/h Dauertempo.

Machen Sie eine Probefahrt. Einer von 600 DAF-Händlern ist immer in Ihrer Nähe.

Schnittblume für druckfrisches Informationsmaterial

Bitte ausschneiden und schicken an:
Deutsche DAF GmbH, 4006 Erkrath
Abteilung AMS 22

In Österreich bitte Gutschein an:
DAF-Austria, Wien XV, Loeschenkohlgasse 8

Name ____________

Beruf ____________

(____) Ort ____________

Straße ____________

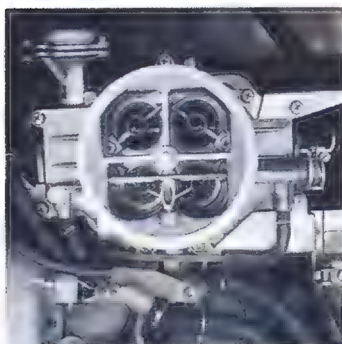
DAF

kein Kuppeln - kein Schalten - kein Wählen

Spulenzündung und zwei Kerzen pro Gehäuse, die zudem von zwei separaten Zündverteilern versorgt werden. Dadurch hat man die Möglichkeit, mit unterschiedlichen Zündzeitpunkten in den langgestreckten Brennräumen mehr Einfluß auf Verbrennungsablauf und Abgasqualität zu nehmen: Die beiden oberen (nacheilenden) Kerzen zünden 5 Grad nach OT, die unteren (voreilenden) dagegen exakt im OT. Allerdings deutet verstärkter Kontakt-Abbrand, der während dieses Tests beim Mazda zu Aussetzern bei hohen Drehzahlen führte und früher auch beim Ro 80-Motor ernsthafte Schäden verursacht hatte, darauf hin, daß NSU hier mehr auf der sicheren Seite operiert.

Daß Wankelmotoren im Benzinkonsum nicht zimperlich sind, bewies auch der Mazda RX 2: Mit einem Gesamt-Testverbrauch von 16,8 Liter/100 km kann man das kleine Auto auch dann nicht unbedingt als sparsam bezeichnen, wenn man die guten Fahrleistungen zugrunde legt und berücksichtigt, daß man Normalbenzin tanken kann. Tröstlich ist, daß durch den Tankinhalt von 65,5 Litern der Aktionsradius dennoch erfreulich groß ist. Im Ölverbrauch zeigte sich dagegen der Mazda-Motor mit 0,6 Liter/1000 km für Wankel-Verhältnisse sehr genügsam. Offenbar verhindert die relativ einfache Kratzringöldichtung den Verlust von Öl im Betrieb ebenso zuverlässig wie das Durchsickern in die Brennkammern bei abgestelltem Motor, das zum wenig umweltfreundlichen morgendlichen „Startblauen" führt. Ähnlich wie beim Ro 80 wird auch hier von einer drehzahl- und lastabhängig gesteuerten Dosierpumpe Öl in den Vergaser gefördert, von wo es zusammen mit dem Kraftstoff-Luftgemisch in die Brennkammern gelangt und dort für ausreichende Schmierung der Dichtelemente sorgt.











Nicht eben sparsam geht das starke Kreiskolben-Triebwerk mit dem Benzin/Luft-Gemisch um, das in einem Doppelfallstrom-Registervergaser aufbereitet wird (ganz oben). Als praktisch erwies sich die Kombination der abschließbaren Tankklappe mit dem eigentlichen Tankverschluß (oben).

Fahrwerk: europatauglich

Der Mazda RX 2 verfügt über eine Fahrwerksauslegung, die ebensogut auf europäischen Reißbrettern entstanden sein könnte und sich dem leistungsfähigen Wankel-Aggregat in den meisten Fahrsituationen durchaus gewachsen zeigt. Zwar sind die Hinterräder nicht einzeln aufgehängt, doch ist die leichte Starrachse mit doppelten Längslenkern und einem Querstab sauber geführt und über Schraubenfedern und

Fast 70% aller Unfälle geschehen in der Freizeit.

Deshalb bietet Barmenia jetzt die erste Unfallversicherung mit 200% Freizeitleistung.

Die meisten Menschen sind zwar im Berufsleben zusätzlich unfallversichert. Aber dieser Unfallschutz hat zwei große Nachteile: Die Leistungen bei Berufsunfällen sind oft unzureichend und die Freizeit ist überhaupt nicht versichert. Doch gerade in der Freizeit passieren fast 70% aller Unfälle.

Sie brauchen also eine private Unfallversicherung, die den unzureichenden Schutz im Berufsleben aufstockt und in der Freizeit erhöhte Leistungen bietet. Um den hier fehlenden gesetzlichen Schutz auszugleichen. Das kann die neue Barmenia-Unfallversicherung mit 200% Freizeitleistung.

Zum Beispiel: Wenn Sie in Ihrer Arbeitszeit mit 100.000 DM zusätzlich versichert sind, haben Sie in Ihrer Freizeit – wo die gesetzliche Unfallversicherung nicht hilft – einen Versicherungsschutz von 200.000 DM.

Barmenia bietet Ihnen also mehr als herkömmlichen Versicherungsschutz: Die Unfallversicherung mit 200% Freizeitleistung.

Barmenia - die bessere Idee

Unsere Informationen beweisen: Ideen entscheiden.

Wir haben für niemanden ein Schema.
Dafür treten wir den Beweis an.
Mit klaren, sachlichen Informationen:

- [ ] speziell über die Barmenia-Unfallversicherung mit 200% Freizeitleistung
- [ ] oder ausführlich über unser gesamtes Angebot.

Name ____________________

Anschrift ____________________

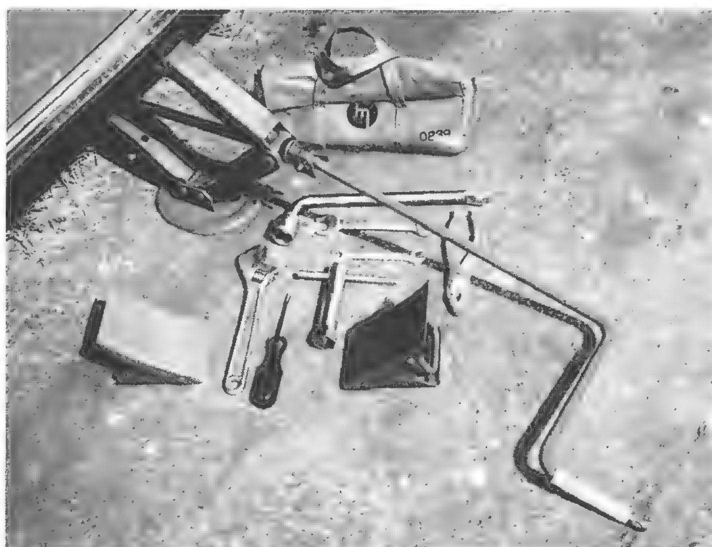
Schicken Sie diesen Informations-Gutschein an:
56 Wuppertal 1,
Postfach.

Barmenia
Versicherungen
Kranken, Lebens, Sachversicherungen

A III 1/1

Teleskopstoßdämpfer in der üblichen Weise gegen die Karosserie abgestützt. Vorne übernehmen McPherson-Federbeine zusammen mit einfachen Querlenkern und einem Stabilisator Radführung und Federung. Mit diesem Fahrwerk und den Bridgestone-Gürtelreifen der Dimension 165 HR 13 legt der Mazda ein Verhalten an den Tag, das gut zu den sportlichen Fahrleistungen dieses Autos paßt, ohne dabei allzu hart und unkomfortabel zu sein. In schnellgefahrenen Kurven kommt er nach einer kurzen Untersteuerungsphase sehr bald ins Übersteuern, was mit dem kräftigen Motor gut dosiert und mit der ausreichend exakten Lenkung ebenso gut unter Kontrolle gehalten werden kann. Auf unebenen, kurvigen Fahrbahnen wünscht man sich im Interesse besserer Bodenhaftung und verringerter Wank-Bewegungen des Aufbaues allerdings eine etwas härtere Stoßdämpferkennung. Hier wird deutlich, daß dem Mazda der Schliff etwa eines Opel Ascona noch fehlt, aber insgesamt kann man mit





Die ungeschickte Position des Ersatzrades schränkt die Nutzbarkeit des Kofferraumes stark ein. Das Bordwerkzeug wird durch zwei zusammenlegbare Unterlegkeile ergänzt.

Straßenlage und Fahrkomfort zufrieden sein, zumal ein deutlicher Fortschritt gegenüber früheren japanischen Fahrwerkauslegungen unverkennbar ist. Die Handlichkeit des relativ kleinen Autos ist durch die Leichtgängigkeit aller Bedienungsorgane ausgesprochen gut und wird durch den kleinen Wendekreis von weniger als 10 m vorteilhaft unterstrichen. Der Geradeauslauf bei hohem Tempo ist durch ein relativ großes Lenkungsspiel in der Mittellage etwas beeinträchtigt, auch bleibt der Mazda von Seitenwind nicht ganz unbeeindruckt. Den guten Fahrleistungen absolut ebenbürtig zeigten sich die servounterstützten Bremsen: Sie sind so dimensioniert, daß sie mit dem schnellen, aber nicht sehr schweren Auto auch bei hoher Beanspruchung keinerlei Mühe hatten.

□

Der Mazda RX 2, der in der Schweiz 15 200 sfr kostet, wird vorerst auf dem deutschen Markt noch nicht angeboten. Er durchlief das Testprogramm bei auto motor und sport in erster Linie wegen seines Kreiskolbenmotors, der ihn trotz seines wenig attraktiven Äußeren über die Mittelmäßigkeit anderer japanischer Autos hinaushebt. Im Vergleich mit dem Ro 80 zeigte er sich diesem in einigen Punkten überlegen, was zum Teil in der Motorkonstruktion selbst, zum anderen aber in der geschickteren Kombination von Motor zu Fahrzeuggröße begründet ist. Allerdings scheint in puncto Dauerhaltbarkeit eine gewisse Skepsis angebracht — hier hat der Ro 80 möglicherweise Vorteile. Dessenungeachtet kann das vielleicht europäischste aller japanischen Autos für sportlich und technisch ambitionierte Leute ein durchaus reizvolles Objekt sein.

Helmut Eicker

ZUM VERGLEICH		Madza RX 2	NSU Ro 80	BMW 2002	Ford Taunus 2300 Coupé	Opel Manta 1900 SR
Hubraum	ccm	2 x 573	2 x 497,5	1990	2274	1897
Leistung	PS/U/min	130/7000*	115/5500	100/5500	108/5000	90/5100
Preis	DM	15 200,–**	17 590,–	11 695,–	11 277,–	10 502,–
Beschleunigung in s 0 bis 60 km/h		4,7	6,8	4,7	4,4	5,2
0 bis 80 km/h		7,1	11,4	7,2	7,2	8,2
0 bis 100 km/h		10,5	16,2	10,6	10,8	12,6
0 bis 120 km/h		14,7	24,2	15,9	16,0	18,4
0 bis 140 km/h		21,2	37,5	23,5	24,6	27,0
1 km mit stehendem Start		31,9	37,1	32,5	33,1	33,8
Höchstgeschwindigkeit km/h		183,8	173,9	176,5	173,9	173,0

* SAE-PS ** Schweizer Franken

Das schottische Geständnis

John Macdonald*, genannt Long John, war der größte Schwarzbrenner Schottlands.

*1796–1856

„Thanks John!"



ALLEINIMPORT: ROLAND MARKEN-IMPORT KG · 28 BREMEN 1

22/7

Über kurz oder long sind Sie doch bei Long John.

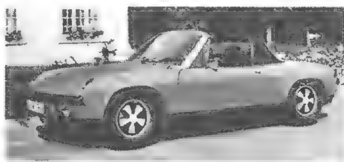
auto motor und sport-Leser berichten über ihre Autos

Erfahrungen

VW-Porsche 914

Baujahr 1972

Seit Mitte Februar 1972 besitze ich einen VW-Porsche 914/4 S, der jetzige Kilometerstand beträgt 37 463. Ich kann nur eines immer wieder sagen: Mein 914 ist ein echter VW. Er ist zuverlässig, sparsam und mit einer Spitze von



Zuverlässig: VW-Porsche 914

ca. 180 km/h bei 4800 U/min ausreichend schnell. Reparaturen gab es bis heute nicht. Der einzige Nachteil ist, wie Sie in Ihrem Konzeptionstest feststellten, die starke Neigung zum Aquaplaning. Meines Erachtens liegt dies jedoch auch an den Reifen. Seit neuestem fahre ich den Cinturato 72 von Pirelli mit der Größe 185/70 VR 15. Seitdem fühle ich mich auch bei Regen sicher.

Joachim Fink, Aachen

VW

Baujahr 1952

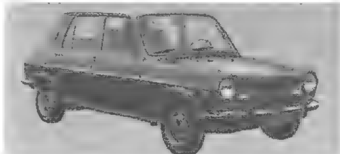
Als Leser fällt mir auf, daß auf der Seite Leser-Erfahrungen meist nur über Autos neueren Datums berichtet wird. Als Besitzer eines betagten Autos, das bereits in die Rubrik „Vor 20 Jahren" fällt, möchte ich ebenfalls einmal einige Zeilen beisteuern. Bei meinem fahrbaren Untersatz handelt es sich um einen VW-Käfer Baujahr 1952, Kilometer-Leistung ca. 500 000. Aus vierter Hand 1967 für ein Trinkgeld erworben, wurden eine andere Vorderachse und ein vollsynchronisiertes Getriebe mit 30 PS-Motor eingebaut. Auch diese Aggregate hatten schon einige Tausender auf dem Buckel. Seitdem fahre ich 80 000 Kilometer ohne besondere Vorkommnisse – es mußte nur ein Rostloch an der vorderen Spritzwand mit Polyester abgedichtet werden. Der Benzinverbrauch liegt bei Autobahnfahrt (110 km/h) und vollbesetzt bei 7 l/100 km. In Leistung und Fahrkomfort fehlt natürlich gegenüber dem heutigen Standard einiges, aber das wird von der Zuverlässigkeit und Robustheit wieder aufgewogen.

Heinz Peter Wirtgen, Neuwied

Simca 1100 Special

Baujahr 1971

Ermutigt durch ausgezeichnete Kritiken kaufte ich mir im Mai 1971 einen Simca 1100 Special. Von einer hakeligen Schaltung abgesehen (der erste Gang ist nur ganz selten mühelos einzulegen), waren die ersten 16 000 Kilometer ein reines Vergnügen. Es gab nicht eine einzige Beanstandung. Aber dann, sechs Wochen nach Ablauf der Garantiezeit und pünktlich zum 1. Januar (Verschlechterung des Benzins), starb der Motor (durchgebrannte Zylinder und Kolbenfresser). Simca stellte als Schadensursache falsche Zündkerzen fest und erstattete als Kulanzregelung 50 Prozent der Materialkosten, so daß ich mehr als 1000 Mark selbst zu tragen hatte. Der



Kolbenklemme: Simca 1100 Special

Austauschmotor ist jetzt 6000 Kilometer alt. Anläßlich eines gerissenen Auspuffkrümmers bemerkte ich Motoröltropfen am Getriebe. Die Garantiezeit ist natürlich gerade vorüber, und so beobachtet man erst einmal weiter. Die Kulanzregelung kennt man ja schon: Simca bezahlt ein paar Mark für den Dichtring der Kurbelwelle und ich ein paar Hunderter für den Einbau.

Ingo Karlowsky, Braunschweig

Citroen SM

Baujahr 1972

Nach einer Fahrleistung von 10 000 Kilometern in drei Monaten hat sich mein SM bestens bewährt. Außer den vorgeschriebenen Inspektionen mußte ich nie die Werkstatt aufsuchen. Weder die direkte Lenkung noch der Motor bereiten Schwierigkeiten. Besonders lobenswert ist der Verbrauch: Mit einer Tankfüllung, (90 Liter) habe ich nicht selten



Quietschende Bremsen: Citroen SM

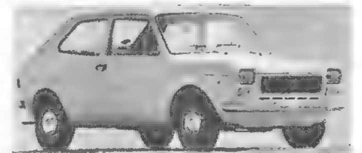
über 700 Kilometer zurückgelegt, der Ölverbrauch liegt bei etwa einem Liter/5000 km. Einziges Ärgernis: laut quietschende Bremsen, die in der Stadt oft die Hupe ersetzen.

Johann Gelbard, München

Fiat 127

Baujahr 1971

Im Oktober vergangenen Jahres kaufte ich mir einen Fiat 127 zum Preis von 5550 Mark. Nach einem Jahr ohne außergewöhnliche Reparaturen habe ich nun die 20 000 Kilometer-Grenze erreicht. Lediglich bei Kilometer-Stand 2000 erwies sich die linke Achsmanschette als etwas undicht, sie wurde aber kostenlos erneuert. Ansonsten bin ich mit dem Auto wirklich zufrieden. Erst kürzlich habe ich über 600 Autobahn-Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 130 km/h bewältigt. Es ergab sich bei dieser wirklich flotten Fahrt ein Verbrauch von nur 6,85 l pro 100



Günstiger Verbrauch: Fiat 127

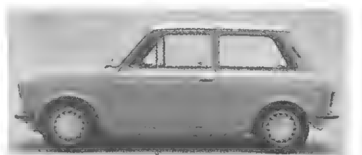
km. Im normalen Alltagsverkehr komme ich sogar mit 5,8 bis 6,2 Liter Superbenzin aus.

Franz Kerschberger, Cham

Autobianchi A 112

Baujahr 1971

Mein zweiter A 112 hat bis jetzt 16 000 Kilometer gelaufen. Die für den Autobianchi obligatorische Reparatur an der Synchronisation des 2. Ganges fiel bei mir schon bei Kilometerstand 9500 an (Garantie). Wartezeit für einen Synchronring: 6 Wochen. Bei Kilometerstand 15 500 vordere Bremsen neu belegt. Sonstige Beschwerden: Klappern auf Kopfsteinpflaster, Wasser im



Getriebeschaden: Autobianchi A 112

Fahrerfußraum. Sonst keine negativen Erscheinungen. Die positiven Erfahrungen überwiegen bei weitem: gescheite Konzeption, komplette Ausstattung, hohe Fahrsicherheit, hohes Temperament bei bescheidenstem Verbrauch: Autobahn bei Richtgeschwindigkeit 5000 U/min (das sind etwa 120 km/h), 6,5 Liter Superbenzin auf 100 Kilometer.

Reinhold Salzmann, Melsungen

Erfahrung macht gelassen.
Ruhe kann man lernen.
Erfahrung ließ mich zum ruhigen Tabakgenuß, zum Pfeiferauchen, zurückkehren.
Zumal es BURLINGTON'S gibt – original englische Mischungen zu vernünftigen Preisen.
4,– bis 6,–



Burlington's



PIPE TOBACCOS
BLENDED IN ENGLAND

Für H. Simmons, London
fotografiert von Reinhart Wolf


PORSCHE
LEO ZA 63

Deutschlands schnellste Rarität: Auflage 500

Er heißt Porsche Carrera RS, und ist der schnellste Seriensportwagen, den Porsche je gebaut hat.

Sein Sechszylinder-Einspritzmotor mit 2,7 Liter Hubraum leistet 210 PS und bringt eine Spitze von 245 km/h. Sein Leistungsgewicht von nur 4,5 kg/PS ermöglicht eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 5,8 sec. Sein rennerprobtes Fahrwerk sowie die beiden Front- und Heckspoiler sichern eine exzellente Straßenlage.

Durch die große Elastizität seines Motors fährt der Porsche Carrera RS selbst im dichten Stadtverkehr problemlos. Ein 85 Liter-Tank, den Sie jetzt auch in den Porsche 911 E und S-Modellen finden, sorgt für großen Aktionsradius. Zudem kann der Carrera — wie alle Porsche — mit Normalbenzin gefahren werden.

Über weitere Einzelheiten in Technik und Details sowie über die verbesserten und verfeinerten Modelle 911T, 911E und 911S berät Sie gern Ihr VW-Porsche-Händler.

Eine Auflage von 500 für einen Sportwagen von der Klasse des Carrera RS ist nicht groß.

Sie müssen also schon sehr schnell sein, wenn Sie Deutschlands schnellste Rarität fahren möchten.

PORSCHE

VW-Porsche Vertriebsgesellschaft mbH, 714 Ludwigsburg, Postfach 1108.

auto motor sport **Test**

Intermeccanica Indra

Faustkeil





Ferrari, Maserati, Lamborghini — das sind jene Marken-Supersportwagen vornehmer norditalienischer Herkunft, die auch solche Betrachter zu begeistern vermögen, die sonst zum Auto ein von den Alltags-Realitäten geprägtes, eher nüchternes Verhältnis haben. Obwohl allein vom Preis für die meisten unerreichbar, bedeuten diese in Aussehen und Technik faszinierenden Vollblut-Exoten dennoch für viele das Salz in der Großseriensuppe des heutigen, allzusehr von Rationalisierung und hohen Produktionsziffern geprägten Automobilbaues. Zum besonderen Flair dieser Elitemarken gehört die Gewißheit, daß ihre Modelle „aus einem Guß" sind, daß also Fahrwerk, Motor und Karosserie aus einem Haus stammen und somit bestens aufeinander abgestimmt sind. Dieses bei den Kleinstserien natürlich immens teure Verfahren umgeht jene Gruppe italienischer Superwagen-Hersteller, die zwar die attraktiven Karosserieformen und die Fahrwerke in eigener Regie entwickelt und produziert, sie aber mit preisgünstigen Moto-

Spitze!



Modell Nr. 500 Mountains

Modell Nr. 682 Arkansas

Modell Nr. 837/04 Manhattan

kompass
action dress

Das männliche Kleidervergnügen

In guten Fachgeschäften, die wir Ihnen auf Anfrage gerne nennen.



**Ein Produkt der
G. D. Bücking GmbH
632 Alsfeld, Postfach 120**

Wenn Sie auf diese beiden Zeichen beim Kauf Ihrer Wintergarderobe achten, dann garantiert Ihnen Ihr Fachhändler:

**bestechende Qualität
individuelles Styling
vernünftigen Preis**

Männer, die Männer sind, kaufen „kompass action dress" oder Kleidung im „bronco jeans style."

ren und Triebwerksteilen – meist amerikanischer Herkunft – versieht. Die bekanntesten Namen sind hier Iso Rivolta und de Tomaso, und auch der Schweizer Monteverdi hat sich nach diesem Erfolgsrezept einen guten Platz im Kielwasser der Elite-Gruppe gesichert.

Nicht so bekannt, wenngleich seit Jahren um den Eintritt in diesen erlesenen Kreis eifrig bemüht, ist die Kleinstfirma Intermeccanica in Trofarello. Waren in ihren Werkstätten vor den Toren Turins zunächst nur Formel Junior-Rennwagen und kleinere GTs entstanden, baute man nach den Entwürfen von Franco Scaglione mit dem „Italia" erstmals einen großkalibrigen Sportwagen, der von einem mächtigen Ford V8-Motor mit 5,7 Liter Hubraum angetrieben wurde. Indes konnte der Italia keine allzugroßen Erfolge verbuchen, weshalb man sich alsbald an den Entwurf

Intermeccanica Indra

Zwei Leute können im Indra gut sitzen – die Rückbank kann dagegen wegen des fehlenden Knieraumes lediglich als Ablage dienen. Das vierspeichige Lenkrad verdeckt in Geradeaus-Stellung die Instrumente.

FOTOS: WEITMANN

Vorzüge
- Sehr elastischer Motor
- Unproblematische Fahreigenschaften
- Sehr wirksame Bremsen
- Hoher Prestigewert der Karosserie

Nachteile
- Nachlässige Verarbeitung
- Starke Hitzeentwicklung im Cockpit
- Störende Windgeräusche bei hohem Tempo









Ist Stereo für Sie ein Platz-Problem?
Die Dual KA 50 ist eine kompakte HiFi-Stereo-Anlage.
Mit Plattenspieler, Rundfunk und Verstärker.

Für HiFi-Experten steht fest, daß die Kompaktanlage Dual KA 50 großen Hörgenuß zu vernünftigem Preis bietet.

Denn die Dual KA 50 ist ein HiFi-Automatikspieler, ein HiFi-Allbereichs-Rundfunkempfänger und ein HiFi-Stereo-Verstärker zugleich. Und sie braucht trotzdem nicht viel mehr Platz als eine Schallplattenhülle. Die Maße: 42 cm breit, 38 cm tief

Technik: HiFi-Automatikspieler Dual 1218. Die neue Spitzenklasse in Kompaktbauweise. Tonarm vierpunkt-spitzengelagert, kardanisch aufgehängt. Mit Shure-Magnetsystem und Diamant-Abtastnadel.

HiFi-Stereo-Tuner mit 5 Wellenbereichen und 6 UKW-Stations-Schnellwahl-Tasten. UKW-Stummabstimmung mit Rauschunterdrückung und automatische Scharfabstimmung.

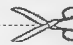
2x30 Watt HiFi-Transistor-Verstärker in modernster Technik. Übertragungsbereich 15 Hz bis 40 kHz. Frontanschluß für Kopfhörer.

Die beiden Lautsprecher für die Dual KA 50 wählen Sie aus dem großen Dual-Lautsprecher-Programm. Für Raumverhältnisse, Leistung und Preis hat Dual optimale Lösungen.

Vorschlag: großen HiFi-Stereo-Prospekt anfordern, oder gleich zum Fachhändler und

Dual Zum guten Ton gehört Dual

Dual ist auf Stereo und HiFi spezialisiert. 48-seitige Farbinformation schickt Ihnen:
Dual Gebrüder Steidinger, Abteilung RX
7742 St. Georgen/Schwarzwald
Schweiz: Dewald AG, Seestr. 561, CH-8038 Zürich
Österreich: Othmar Schimek,
Willibald-Hauthaler-Str. 23, A-5020 Salzburg



BON
Ich möchte die Dual-Information über Stereo-und HiFi-Anlagen (Bitte Absender nicht

eines Nachfolgemodells machte, das unter dem Namen Indra auf dem letztjährigen Genfer Salon vorgestellt wurde und auf der bewährten Großserien-Mechanik des Opel Diplomat aufbaut. Von den verschiedenen Varianten stand auto motor und sport ein metallic-grünes Indra-Coupé mit 5,4 Liter V8-Motor

auto motor sport Test

Intermeccanica Indra

Eine formsteife Rahmenkonstruktion aus kräftigen Vierkantprofilen nimmt die Aggregate aus der Opel-Großserie auf und bietet der Karosserie eine solide Basis.

und automatischem Getriebe zur Verfügung. Das derzeitige Lieferprogramm umfaßt neben dem Coupé eine Spider-Version und neuerdings auch noch ein Fastback. Alle Modelle bauen auf dem (verkürzten) Fahrwerk des Opel Diplomat auf und werden von dem 230 PS starken Chevrolet-Motor angetrieben, der auch in dem Rüsselsheimer Spitzenmodell Dienst tut. Die Kraftübertragung in Form der bewährten GM-Dreigang-Automatik wurde ebenfalls unverändert vom Diplomat übernommen. Nicht mehr im Indra-Programm sind die ursprünglich verwendeten 2,8 Liter-Opel-Sechszylinder mit elektronischer Benzineinspritzung



auto motor sport Test

Intermeccanica Indra

und Fünfgang-Schaltgetriebe, weil der Preisunterschied gegenüber dem V8 inzwischen zu gering geworden war und ein Achtzylinder zu einem Auto dieses Zuschnitts ohnehin besser paßt. Dagegen steht für leistungshungrige Indra-Interessenten neuerdings gegen entsprechenden Aufpreis ein 5,8 Liter-Triebwerk mit 360 PS und Fünfgang-Getriebe zur Verfügung, der dem italienischen Newcomer zu einer Spitze von 260 km/h verhelfen soll.

Mit der Wahl, ihr jüngstes Kind auf die Basis von bewährten Opel bzw. GM-Aggregaten zu stellen, haben die Indra-Konstrukteure nicht nur eine technisch gute Wahl getroffen, sondern fraglos auch verkaufspolitisch einen geschickten Griff getan: Auf zwei wichtigen Märkten, nämlich den USA und der Bundesrepublik sind die sonst bei Kleinstserien auftretenden Schwierigkeiten bezüglich ausreichender Wartung und Ersatzteilversorgung von vornherein ausgeräumt, weil alle wichtigen Elemente wie Vorder- und Hinterachse, Lenkung und Bremsen bei jedem größeren Opelhändler im Regal liegen oder zumindest kurzfristig beschafft werden können. Auch der Vertrieb des von Rallye-Bitter importierten Autos geht über die Opel-Händler.

Karosserie: Auf Wirkung bedacht

Neben diesen, auch im „Traumwagen"-Sektor nicht zu unterschätzenden Pluspunkten geht der besondere Reiz des Indra aber zweifellos von seiner bewußt auf Effekt ausgelegten, mit einem gehörigen Schuß Aggressivität versehenen Linienführung aus. Das bewährte Mittel einer überlangen Motorhaube wurde beim Indra-Coupé mit einem extrem kleinen Dachaufsatz und einem sehr kurz dimensionierten Heck kombiniert. Zusammen mit dem weit heruntergezogenen Bug, der ansteigenden Seitenlinie und dem vergleichsweise hochliegenden Kofferraumdeckel entsteht dadurch eine stark ausgeprägte Keilform, deren Wirkung von den vorn sehr tief, hinten dagegen sehr hoch angeordneten Stoßstangen noch unterstrichen wird. Durch diese eigenwillige Formgebung geriet das Cockpit in der Länge zwangsläufig so kurz, daß die Einstufung des Indra als 2+2 Coupé nur auf dem Papier zutrifft, nicht aber in Wirklichkeit. Die hinteren Sitze sind, da mit keinerlei Knie- und Fußraum bedacht, allenfalls für die Unterbringung von Kleinkindern, besser nur als Ablage zu benutzen. Eine dritte Person kann nur in völlig zusammengekauerter Querlage an einer Fahrt im Indra teilnehmen.

Keinerlei Platzprobleme ergeben sich hingegen auf den vorderen Sitzen: Hier ist sowohl für den Fahrer als auch für den Copiloten mit gut geformtem Ledergestühl, das zudem in jeder Weise ausreichend verstellbar ist, für ansprechenden Sitzkomfort gesorgt. Erfreulich, und in dieser Fahrzeugkategorie keineswegs selbstverständlich, sind die hervorragenden Sichtverhältnisse, die sich insbesondere auch nach seitlich hinten ergeben und von den rundum verwendeten, zierlichen Dachpfosten kaum behindert werden. Durch die hochliegende Kofferraumkante hat man auch die hintere Wagenbegrenzung genau unter Kontrolle und kann enge Parklükken zentimetergenau ausnützen. Nach vorne muß man dagegen einen größeren Sicherheitsfaktor einkalkulieren – der abfallende Wagenbug entzieht sich nämlich weitgehend den Blicken des Fahrers. Als praktische Zugabe resultiert aus der ausgeprägten Keilform ein Kofferraumvolumen von immerhin 156 Litern (nach auto motor und sport-Norm), dem das platzsparende Falt-Ersatzrad (gepaart mit kleiner Preßluftflasche) sehr zugute kommt. Der Innenraum des Indra-Coupés bekommt durch die kaum unterbrochene Rundumverglasung auffallend viel Licht, was in Verbindung mit den hellen Leder- und Kunststoffflächen eine freundliche Atmosphäre schafft. Das Armaturenbrett, teilweise mit schwarzem, samtartigem Stoff bezogen, trägt als beherrschende Instrumente Tachometer und Drehzahlmesser in Original Opel-Ausführung. Leider werden die erfreulich sachlich gehaltenen Skalen von den oberen Streben des vierspeichigen Lenkrades zu einem erheblichen Teil verdeckt. Wenig glücklich ist die Anordnung von Brems- und Gaspedal: Während durch eine zu hohe Lage des Bremspedals das „Umsteigen" zwischen Gas und Bremse erschwert wurde, mußte der Gasfuß in der Vollgasstellung bzw. bei Kickdown ermüdend weit vorgestreckt werden. Zur serienmäßigen Ausstattung zählen beim Indra-Coupé neben den Ledersitzen und elektrisch betriebenen Seitenfenstern eine heizbare Heckscheibe, Alu-Felgen und Servo-Lenkung. Hiermit wäre die Ausstattung normalerweise schon fast komplett, wenn nicht die besonderen klimatischen Verhältnisse im Indra-Cockpit dringend eine Klima-Anlage erforderlich machten: Der kleine Innenraum wird von der Strahlungswärme des Achtzylinders und auch vom Getriebe so nachhaltig aufgeheizt, daß man speziell in der warmen Jahreszeit auf wirksame Air-Condition kaum verzichten kann. Als überaus nützliche, für den Fahrer fast zugfreie Zusatzbelüftung erwies sich in diesem Zusammenhang das elektrisch betriebene rechte Seitenfenster, dessen Öffnungsgrad bequem und ohne Verrenkungen je nach Fahrgeschwindigkeit reguliert werden konnte. Außer durch die empfehlenswerte Klima-Anlage läßt sich das Indra-Coupé lediglich noch durch Radio und Metalliclakkierung sowie mit dem eingangs erwähnten Hochleistungstriebwerk veredeln.

ZUM VERGLEICH	Intermeccanica Indra	Alfa Romeo Montreal	BMW 3,0 CSi	Citroen SM*	Mercedes 350 SL	Porsche 911 S
Hubraum cm	5354	2593	2985	2675	3499	2341
Leistung PS/U/min	230/4700	200/6500	200/5500	170/5500	200/5800	190/6500
Preis DM	37 630,–	35 000,–	30 650,–	33 855,–	31 413,–	31 500,–
Beschleunigung in s						
0 bis 60 km/h	4,4	3,8	3,7	5,0	3,7	3,5
0 bis 80 km/h	6,4	5,5	5,3	7,4	5,7	5,6
0 bis 100 km/h	9,6	7,6	7,3	10,5	8,4	7,4
0 bis 120 km/h	13,1	10,2	10,4	15,4	11,9	10,2
0 bis 140 km/h	18.1	13,5	13,9	20,4	16,1	13,2
0 bis 160 km/h	25,1	18,1	18,0	28,2	21,5	17,8
0 bis 180 km/h	35,1	25,1	25,5	38,6	29,9	23,0
1 km mit stehendem Start	30,6	27,9	27,7	31,6	29,2	27,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	214,3	223,6	219,8	217,5	215,6	231,4

* 170 PS-Version

Fahrverhalten: handlich und problemlos

Schon nach kurzer Fahrt war festzustellen, daß der Indra handlicher und selbst im Stadtverkehr leichter zu diri-

Sogar für Sonntagsfahrer ist der Pistensaft gar nicht so schlecht.

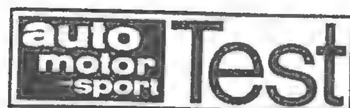
Wegen unseren doch beachtlichen Rennerfolgen glauben viele Autofahrer, unser Pistensaft sei ein ganz besonderes Benzin. Also nur für Rennwagen, allenfalls teure Sportwagen geeignet.

Das stimmt aber nicht. Der Pistensaft betreibt klaglos auch den kleinsten Kleinwagen. Vielleicht wird das noch eher publik, wenn Sie sich an der nächsten Gulf-Tankstelle untenstehende Autoplakette besorgen. Oder einfach bei Gulf Deutschland GmbH, 4 Düsseldorf, Postfach 3726, irgendwie anfordern.

Sollten Sie sich schämen, als Sonntagsfahrer zu gelten, können Sie den Aufkleber doch einem Ihrer lieben Nachbarn schenken. Einem, dem Sie schon lange mal etwas Gutes antun wollten.



Gulf, der Pistensaft.
Für Rennfahrzeuge und normale Autos
gleich gut geeignet.



Intermeccanica Indra

Technische Daten und Meßwerte

Intermeccanica Indra

MOTOR

Achtzylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 101,6 x 82,55 mm, Hubraum 5354 ccm, Verdichtungsverhältnis 10,5 : 1, Leistung 230 PS bei 4700 U/min, spezifische Leistung 43 PS/Liter, maximales Drehmoment 43,5 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4700 U/min) 12,9 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nockenwelle, Antrieb durch Kette, über hydraulische Stößelstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 16 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 5,4 Liter, 1 Rochester Fallstrom-Vierfachvergaser, mechanische Benzinpumpe, 80 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 72 Ah, Drehstromlichtmaschine 440 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Getriebe; Dreigang-Planetenradgetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, auf Wunsch Differentialsperre, Übersetzungen: I. 2,48, II. 1,48, III. 1,0, R. 2,08, Achsantriebsübersetzung 2,73, maximale Drehmomentverstärkung im Wandler zweifach.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten DeDion-Achse an Längslenkern und einem Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 J x 14, Gürtelreifen Dunlop SP 57 FR 70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2485 mm, Spur 1550/1550 mm,

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1520 kg (davon Vorderachse 770 kg, Hinterachse 750 kg, Gewichtsverteilung 50,6 : 49,4), zulässiges Gesamtgewicht 1750 kg, Zuladung 230 kg, Personenindexzahl 2,7, Leistungsgewicht vollgetankt 6,6 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 7,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	214,3 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h	2,7 s
0 bis 60 km/h	4,4 s
0 bis 80 km/h	6,4 s
0 bis 100 km/h	9,6 s
0 bis 120 km/h	13,1 s
0 bis 140 km/h	18,1 s
0 bis 160 km/h	25,1 s
0 bis 180 km/h	35,1 s
1 km mit stehendem Start	30,6 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	56 Phon (dBA)
bei 50 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	86 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	87 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	88 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	17,8 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	24,6 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 80 km/h	18,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 100 km/h	25,1 L/100 km
Kurzstrecke	19,0–23,5 H/100/km
Testverbrauch	19,3 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle	10 000 km
Ölwechsel alle	5 000 km

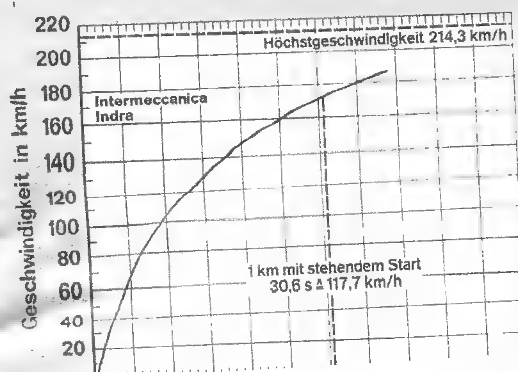
Hersteller: Costruzione Automobili Intermeccanica, via L. da Vinci 12, 10028 Trofarello, Torino, Italien.

Importeur: Fa. E. Bitter, 583 Schwelm, Hattingerstr. 5.

PREISE

Coupé 5,4 Liter	DM 37 630,–
Cabrio 5,4 Liter	DM 37 630,–

Kein Import nach Österreich und in die Schweiz.



gieren ist, als der äußere Anblick zunächst erwarten ließ: Der kultiviert und leise laufende Motor erfordert ebenso wie die geschmeidig und nahezu ruckfrei schaltende Automatik keinerlei Aufmerksamkeit, und die angenehme Sitzposition, die gute Übersichtlichkeit sowie die servounterstützte Lenkung vermitteln ein Gefühl mühelosen Fahrens. Zum Teil erklärt sich das aus den Außenabmessungen, die mit den Werten für Länge und Breite noch unter denen beispielsweise eines Ford Consul liegen. Außerdem sorgen aber auch der kurze Radstand, der kleine Wendekreis (knapp 11 Meter) und die mit 3½ Lenkradumdrehungen ziemlich direkt ausgelegte, leichtgängige Servolenkung für diesen positiven Eindruck. Beeinträchtigt wird er höchstens dann, wenn auf sehr engem Raum die Vorderkante der imposanten Motorhaube an irgendwelchen Hindernissen vorbeimanövriert werden muß. Dennoch ist der Indra seinem Vorgängermodell Italia gerade in puncto Übersichtlichkeit und Handlichkeit deutlich überlegen. Durch den weit zurückverlegten Motor wurde beim Indra eine nahezu ausgeglichene Achslastverteilung erreicht. Er legte nicht zuletzt deshalb ein problemloses, fast neutrales Fahrverhalten an den Tag, das auch in schnellen Kurven erhalten blieb und nur in Grenzfällen eine leichte Übersteuerungstendenz bekam. Die Opel-Servolenkung arbeitete auch im Indra exakt und sorgte trotz des kurzen Radstandes für einen einwandfreien Geradeauslauf selbst bei Höchstgeschwindigkeit.
An den Komfort darf man erfahrungsgemäß selbst bei noch teureren Super-Sportwagen keine allzu großen Erwartungen stellen, weil die Forderungen nach Kurvenverhalten und Fahrsicherheit bei den meist weit jenseits der 200 km-Marke liegenden Höchst-

geschwindigkeiten absoluten Vorrang haben. Besonders bei langsamer Fahrt auf holprigen Straßen ist das Schluckvermögen der Indra-Federung äußerst begrenzt. Erst bei höheren Geschwindigkeiten treten dann Federn und Stoßdämpfer mehr und mehr in Aktion, ohne dabei freilich ihre Hauptaufgabe, die Räder jederzeit satt am Boden zu halten, zu vernachlässigen. Das Indra-Coupé leistet sich für diese Fahrzeug-Kategorie noch relativ viel Komfort, weil bei den in Frage kommenden Fahrleistungen Federung und Dämpfung noch nicht allzu hart ausgelegt zu sein brauchen. Jedenfalls vermochten beim Testwagen die serienmäßig eingebauten Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer einen ausgewogenen Kompromiß zwischen Fahrkomfort und Straßenhaftung zu realisieren, zu dem auch die montierten VR-Reifen vom Typ Dunlop

Intermeccanica Indra

SP 57 offensichtlich gut paßten. Entscheidenden Anteil am gutmütigen Fahrverhalten des Indra haben natürlich die Radaufhängungen des Opel Diplomat, wobei der spur- und sturzkonstanten DeDion-Hinterachse mit ihren leichten ungefederten Massen besondere Bedeutung zukommt. Der stabile, verwindungssteife Vierkant-Rohrrahmen, der die beiden Achsen verbindet und dem Wagen eine solide Basis gibt, sorgt dafür, daß die Karosserie weitgehend frei bleibt von größeren Kräften und Vibrationen, womit letztlich auch erst die grazile Dachkonstruktion ermöglicht wird. Beeinträchtigt wurde der insgesamt akzeptable Gesamtkomfort nur von zischenden Windgeräuschen, die bei höheren Geschwindigkeiten an den rahmenlosen Seitenfenstern auftraten, aber künftig mit den Dichtprofilen des neuen Commodore erfolgreich beseitigt werden sollen. Kleinere Sorglosigkeiten und Verarbeitungsmängel gab es auch an den Haubenpassungen und an den Verkleidungen im Armaturenbrettbereich. Hiermit muß man beim Indra ebenso wie bei allen anderen in Kleinstserie gefertigten Autos leben – den Perfektionismus der Großserie als Folge langer Versuchsreihen und ausgedehnter Fertigungsstudien sucht man hier meist vergeblich.

Motor: Großer Hubraum

Während der Indra gegenüber seinem Vorgängermodell Italia in den meisten Punkten zum Teil ganz erhebliche Verbesserungen aufzuweisen hat, kann man das von den Fahrleistungen nicht behaupten. Sie liegen im Gegenteil dem ungünstigeren Leistungsgewicht entsprechend deutlich unter den Italia-Werten: So braucht der Indra aus dem Stand bis zur 100 km/h-Marke mit 9,6 Sekunden immerhin 2,4 Sekunden mehr, bis 180 km/h gar 10,7 Sekunden. Für den stehenden Kilometer läßt er sich mit 30,6 Sekunden ebenfalls knapp 3 Sekunden länger Zeit. In der Höchstgeschwindigkeit verliert er mit 214,3 km/h gegen den Italia etwa 8 km/h. Für sich betrachtet sind die Fahrleistungen des Indra zwar durchaus beachtlich, und im Vergleich mit dem Italia ist er insgesamt fraglos auch das ausgewogenere, bessere Auto. Dennoch kommt man um die Feststellung nicht herum, daß sein sportives Äußeres und sein respektabler Hub-



auto motor sport **Test**

Intermeccanica Indra

raum von 5,4 Liter mehr versprechen, als er in dieser Hinsicht halten kann. Man muß sich im Indra zuweilen damit abfinden, gegenüber einigen Großserienlimousinen der gehobenen Mittelklasse das Nachsehen zu haben. Gegenüber den hochgezüchteten, erheblich teureren Super-Sportwagen bietet der Indra triebwerksseitig allerdings Vorteile, von denen man im Zweifelsfall mehr hat. So verrichtet der drehmomentstarke V8-Motor seine Arbeit durchweg mit großer Gelassenheit und Laufruhe. Hohe Drehzahlen kommen im normalen Fahrbetrieb nur selten vor, denn 100 km/h werden schon bei knapp 2300 U/min erreicht, und selbst zur Entfaltung seiner Höchstleistung benötigt der Achtzylinder nur bescheidene 4700 U/min. Dementsprechend beginnt auf dem Drehzahlmesser der gelbe Bereich schon bei 4750, der rote bei 5000 U/min. Die GM-Dreigangautomatik mit vorgeschaltetem Drehmomentwandler ist auf dieses niedrige Drehzahlniveau bestens abgestimmt: Die Schaltvorgänge gehen weich und kaum fühlbar vonstatten, und auch das Zurückschalten mittels Kickdown erfolgt geschmeidig und trotzdem spontan genug. Die nervenschonende Laufruhe und Vibrationsarmut wurde im Testwagen lediglich von einer Unwucht gestört, die die Kardanwelle bei höheren Geschwindigkeiten zum Brummen anregte. Den gebotenen Fahrleistungen und dem zulässigen Gesamtgewicht von 1750 kg zeigten sich die vier innenbelüfteten Bremsscheiben vollauf gewachsen — kein Wunder, denn sie müssen im Diplomat mit erheblich mehr Gewicht fertig werden.

Eindrucksvolle Proportionen verhelfen dem italienischen Exklusiv-Auto zu einem Überholprestige, das seinem Besitzer nur recht sein kann. In aufgeklapptem Zustand stören die Doppelscheinwerfer zwar die elegante Linienführung, sorgen dafür aber für sehr gutes Licht.

Wer beim Indra mit einem Benzinverbrauch von rund 20 L/100 km rechnet, wird kaum enttäuscht werden: Nur bei ausgesprochen scharfer Fahrweise läuft mehr Superbenzin durch den Vergaser, die unterste Grenze liegt bei etwa 16 Liter. Diese Werte muß man dem nicht eben leichtgewichtigen Auto schon zugestehen, auch wenn man dafür manchmal höhere Fahrleistungen geboten bekommt.



Für Indra-Interessenten, die neben dem beachtlichen Aufsehen, das dieses Gefährt immer und überall erregt, auch noch Leistung im Überfluß wollen, bleibt noch der Griff zur getunten 360 PS-Version. Die meisten werden aber mit dem Indra, so wie er ist, durchaus zufrieden sein: Für einen vergleichsweise günstigen Preis von rund 38 000 Mark bekommen sie ein Exklusivauto, das höchstens von Kennern als nicht ganz reinrassiges Vollblut erkannt wird. Diesem Schönheitsfehler und den diversen Verarbeitungsmängeln stehen die unbestreitbaren Vorteile gegenüber, die sich durch Großserien-Verwandtschaft ergeben.

Helmut Eicker



Ohne Polifac Lack-Dauerschutz kostet jeder Winter ein Stück Auto.

Das können Sie vermeiden. Legen Sie vor dem Winter DM 6,30 in Polifac Lack-Dauerschutz an – und der Lack ist geschützt. Gegen Frost und Schnee und Streusalz.

Polifac Lack-Dauerschutz hat die Silikon-Formel, die den Lackschutz dichter macht und ihn länger halten läßt.

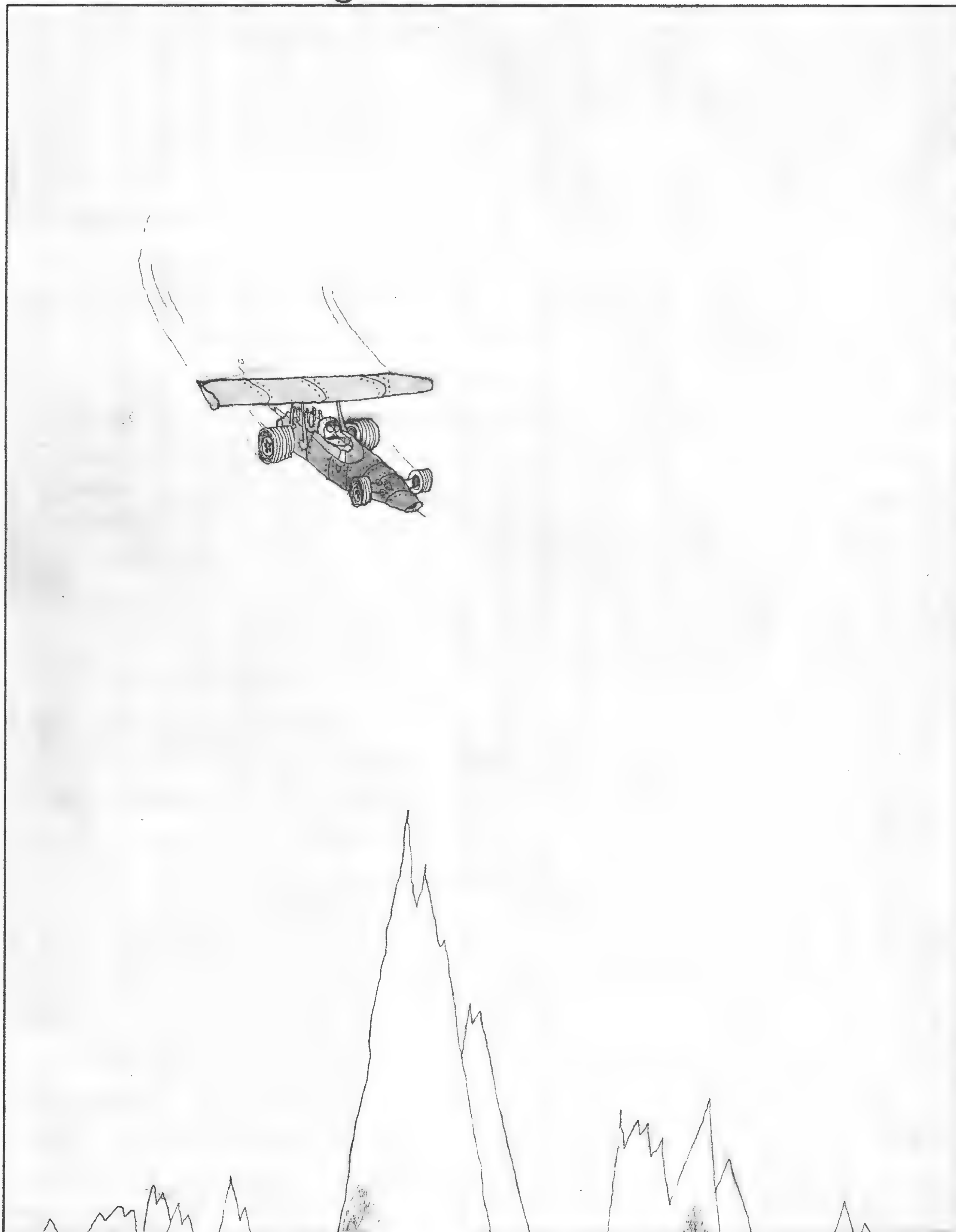
Das ist die Garantie für Werterhalt.

Polifac Lack-Dauerschutz mit der neuen Schutzformel für Autolacke.



PO 2/72

Von der Strecke abgekommen



ZEICHNUNG: BUGATTI

Anti-Schuppin – der unsichtbare Schutzschild

wirkt gegen Schuppen - von innen und außen



Wenn Sie montags ein übliches Schuppen-Haarwasser verwenden und die Schuppen freitags schon wiederkommen - weil es keine gewöhnlichen sind - dann probieren Sie einmal Anti-Schuppin: mit der Doppelwirkung gegen Bakterien.

Vor 5 Jahren entschlossen wir uns, gegen den Strom zu schwimmen.



Wer rastet, rostet. Altbewährtes ist gut, bis es etwas Besseres gibt. Jahrzehntelang baute man den Motor vorn längs zur Fahrtrichtung ein. Wir legten ihn quer und gewannen dadurch zusätzlichen Raum für die Passagiere.



Sie kaufen Ihr Auto für die Nachbarn? Autokäufer lieben es, bei ihren Nachbarn mit einem kolossalen Auto anzugeben. So glauben jedenfalls viele Autofirmen. Wir glaubten das nicht — und ließen beim Simca 1100 alle aufgeblasenen Blechzentimeter einfach weg.



Niedriger Benzinverbrauch ist meistens eine Ausrede für schwache Leistung.



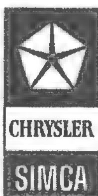
Der Simca 1100 Special geht 155 und beschleunigt von 0 auf 100 in 13,8 Sekunden. Die meisten Fahrer kommen ohne Kunststücke mit 9,5 Litern auf 100 Kilometer aus. Das streckt jede Mark.

Sportliche Sänfte. Die Schulmeinung unter den Autokonstrukteuren ist, daß komfortabel gefederte Autos unmöglich eine sportliche Straßenlage haben können. Wir stellten alle Erkenntnisse auf den Kopf: Unser Simca 1100 fährt mit seinem exzellenten Fahrwerk schneller um die Ecke als mancher Sportwagen. Details dieses Wunders sind Frontantrieb, Gürtelreifen, Einzelradaufhängung, einstellbare Drehstäbe, Querlenker und Kurvenstabilisatoren.

Nicht draufzahlen. Mehr Auto verlangen:

Simca-Chrysler 160/180 ab 8998 DM	Simca 1000 ab 5148 DM
Simca 1100 ab 6598 DM	Simca 1301 S ab 7998 DM

Alles schön und gut, aber ein Prospekt über



- ☐ Simca-Chrysler 160
- ☐ Simca-Chrysler 180
- ☐ Simca 1000 ☐ Simca 1100
- ☐ Simca 1301 S
- ☐ Simca 1000 Rallye 1

würde mein Wissen farbig abrunden.

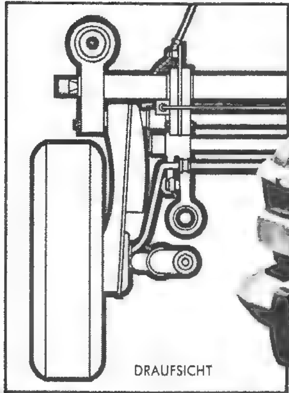
Schicken Sie diesen Coupon an Chrysler Deutschland GmbH, 6078 Neu-Isenburg, Schleussnerstraße 92.
(Bitte Zutreffendes ankreuzen und Absender nicht vergessen.)



Unter Hintanstellung aller moralischen Bedenken beschäftigten wir uns penibel mit einem gewissen Körperteil. Das Ergebnis: bequeme Sitze (Liegesitze natürlich) und eine Federung, wie es sie auch bei teuren Autos besser nicht gibt (einhelliges Urteil neutraler Fachleute).



Paradebeispiel Hinterachse. Sie ist ein Muster an genialer Einfachheit. Keine Postkutschen-Blattfedern, keine Sofa-Spiralfedern, kein polterndes Differential hängt schwer an ihr. Da sind nur zwei Längslenker, querliegende Drehstäbe und hydraulische Zweiwege-Stoßdämpfer. Das sorgt für beispielhaften Komfort und vorzügliche Straßenlage.



Mehr Türen als Räder. Wir versuchten, so viele Türen wie möglich am Simca 1100 unterzubringen. Wir brachten es auf fünf.





Sicherstes Auto des Jahres 71. Der alljährlich auf dem Pariser Automobilsalon vergebene Sicherheitspreis fiel nicht auf ein exklusives 30 000-Mark-Auto, sondern auf den tüchtigen Simca 1100 S. Die Jury bewertete damit seine Fahrsicherheit besonders hoch.

Gewinner im Vergleichstest 1970, 1971, 1972 der „Auto, Motor und Sport".



Für die nun fünf Jahre alte Konstruktion des Simca 1100 doch ein nettes Ergebnis.*



Und die liebe Umsatzkurve steigt. Seitdem wir das Auto in Deutschland verkaufen, haben wir jedes Jahr Zuwachsraten von 10 bis 30 Prozent. In der ersten Hälfte 72 haben wir sogar 31,5 Prozent mehr verkauft als im gleichen Zeitraum 71.

Eigensinn macht sich bezahlt. Simca 1100.

*Im neuesten Testbericht schreibt „Auto, Motor und Sport": „Daß sich der Simca 1100 Spezial in Deutschland einen beachtlichen Markt erobern konnte, ist sehr einfach zu ergründen: In Fahrleistung, Verbrauch, Fahrverhalten, Ausstattung und vor allem im Federungskomfort nimmt er in seiner Klasse eindeutig eine Spitzenstellung ein. Was ihn dabei noch attraktiver macht, ist sein geringer Preis."

Fußgänger

Schreck kann Körperverletzung sein

Nur mit knapper Not entging ein Fußgänger nachhaltigem Ungemach: Weil ihn ein Automobilist offensichtlich übersehen hatte, geriet er in Gefahr, zwischen zwei Autos eingeklemmt zu werden. Sichtbare Schäden erlitt der Fußgänger dabei zwar nicht, doch erschrak er andererseits so sehr, daß es ihm nach eigener Aussage schwarz vor Augen wurde. Diese Tatsache brachte dem unvorsichtigen Autofahrer denn auch eine Verurteilung wegen fahrlässiger Körperverletzung ein, denn die zuständigen Richter waren der Ansicht, daß ein solcher Schreck eine deutlich in Erscheinung getretene Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens sei.

Oberlandesgericht Hamm (3 Ss 365/72)

Diebstahl

Wertgegenstände dürfen nicht im Cabriolet liegen

Auf einem belebten Platz in einer Großstadt parkte ein Handelsvertreter seinen Sportwagen mit Stoffverdeck, um sich in einer nahegelegenen Gaststätte eine kleine Erfrischung zugute kommen zu lassen. Als er nach kurzer Zeit zurückkehrte, gab es eine unangenehme Überraschung: Diebe hatten die Gelegenheit inzwischen benutzt, um das Stoffverdeck aufzuschlitzen und einen Pelzmantel sowie zwei wohlgefüllte Koffer im Wert von rund 7000 Mark zu entwenden. Als der Bestohlene den Schaden seiner Reisegepäckversicherung meldete und auf schnellen Ersatz hoffte, erlebte er die zweite Überraschung; das Versicherungsunternehmen verweigerte schlicht jegliche Zahlung, da der Vertreter grob fahrlässig gehandelt habe. Auch vor Gericht hatte der Sportwagenfahrer Pech: Das Landgericht

Urteile

Nürnberg belehrte ihn in der Urteilsbegründung, daß Autos mit Stoffverdeck naturgemäß eine besondere Versuchung für potentielle Diebe darstellten. Auch die Belebtheit der Straße spreche nicht gegen ein grob fahrlässiges Verhalten, da der stetige Wechsel von Personen und Fahrzeugen eine solche Tat nur begünstige.

Landgericht Nürnberg-Fürth
(12 0 177/70)

Unfall

Strafmilderung wegen gefährlicher Straße

Offensichtlich zu schnell war eine Apothekenhelferin, deren BMW 2500 auf regennasser Straße ins Schleudern geriet und einen direkt am Fahrbahnrand stehenden Baum traf, wobei ihr auf dem Nebensitz mitfahrender Vater getötet wurde und sie selbst erhebliche Verletzungen erlitt. Vor Gericht hatte die forsche Pilotin allerdings mehr Glück: Zwar wurde sie wegen fahrlässiger Tötung schuldig gesprochen, doch sahen die Richter von einer Strafe ab, weil – so die Urteilsbegründung – nicht unberücksichtigt bleiben könne, daß an der Unfallstelle die Bäume dicht an der Straße stünden und nicht durch eine Leitplanke abgesichert seien. Zudem sei sie durch den Verlust des Vaters und die eigenen Verletzungen bereits genug bestraft.

Amtsgericht Sigmaringen
(Ls 95/71 S)

Unfall

Teillackierung auch bei neuen Autos

Ein Automobilist besaß sein neues Auto erst wenige Wochen, als er in einen leichten Verkehrsunfall verwickelt wurde und dabei einen Kotflügel einbüßte. Da das neue Auto über eine Metallic-Lackierung verfügt und dem Neuwagenbesitzer wohlbekannt war, daß in solchen Fällen oftmals Farbunterschiede beim Nachlackieren unvermeidlich sind, gab er eine Ganzlackierung in Auftrag. Als der Geschädigte jedoch der Haftpflichtversicherung die Rechnung präsentierte, wurde ihm kurzerhand erklärt, daß lediglich die Kosten für eine Teillackierung erstattet werden könnten. Das Landgericht Aachen gab dem Versicherer recht: In der Urteilsbegründung hieß es, bei beinahe neuen Autos müsse man sich in jedem Fall mit einer Teillackierung zufrieden geben, da auch bei Metalleffekt-Lack nach so kurzer Zeit erfahrungsgemäß kaum nennenswerte Farbabweichungen auftreten könnten.

Landgericht Aachen
(5 S 100/71)

Gebrauchtwagen

Darf auch nach Anfechtung des Kaufvertrags weiterbenutzt werden

Ein Gebrauchtwagenhändler hatte einem arglosen Kunden ein Automobil verkauft, das – wie sich später herausstellte – ein Unfallwagen war, was der Verkäufer verschwiegen hatte. Zudem war auch am Kilometerzähler offensichtlich manipuliert worden. Daraufhin entschloß sich der getäuschte Käufer den Kaufvertrag anzufechten, doch weigerte sich der Händler, den überhöhten Kaufpreis zurückzuzahlen, weil der Kunde das Auto auch noch nach der Anfechtung weiterbenutzt und damit den ursprünglichen Vertrag augenfällig bestätigt habe. Damit hatte er vor Gericht jedoch Pech: Die Berliner Kammerrichter urteilten, die weitere Benutzung des Autos nach der erklärten wirksamen Anfechtung des Kaufvertrags sei nicht als Bestätigung zu werten, weil nur ein anfechtbares, nicht aber ein nach der Anfechtung ungültig gewordenes Rechtsgeschäft bestätigt werden könne.

Kammergericht Berlin
(12 U 652/71)

Auf Europas Märkten bahnt sich ein neuer Kleinwagenboom an. Während deutsche Firmen dieses Geschäft noch immer Fiat und Renault überlassen, steigt jetzt auch Peugeot groß ein. auto motor und sport fuhr die neueste Kleinlimousine aus Frankreich.

Peugeot 104



Der Kleinwagen, im Rahmen des Wirtschaftswachstums im letzten Jahrzehnt von vielen bereits abgeschrieben, ist wieder im Kommen. Nicht mehr als Arme Leute-Auto, sondern frei von Prestigeambitionen feiern optimale Kleinwagen-Konstruktionen als Einkaufs-, Stadt- und Kurzstreckenautos ihre Wiedergeburt. Der Zweitwagen ist auch in Europa nicht mehr die Ausnahme, aber auch als Erstwagen werden im Sog zügig steigender Anschaffungs- und Unterhaltskosten betont wirtschaftliche Autos wieder interessant.
Franzosen und Italiener, seit jeher gewohnt mit dem Kleinwagen zu leben, haben im Gegensatz zur deutschen Konkurrenz hochmoderne Kleintypen zur Hand, um den neuen Boom zu nutzen. Nach Renault und Fiat schickt sich nun auch die Firma Peugeot an, sich ein ordentliches Stück aus dem Mini-Kuchen herauszuschneiden.

Länge 3,58 Meter

Die erfolgreichen Kleinwagen sind heute nicht mehr verkleinerte Großtypen, sondern haben ihren eigenen Stil und ihre eigene Konzeption gefunden. Auch der Peugeot 104 ist eine Neukonstruktion von Grund auf und bedient sich des gängigen Bauprinzips: Das bedeutet kompakte Kurzkarosserie auf relativ langem Radstand und Frontantrieb mit aufs Engste zusammengerückter Antriebseinheit.
Mit 3,58 m hat der Peugeot 104 ziemlich genau die gleiche Länge wie der Fiat 127 und der Renault 5. Er ist nur einen guten Meter länger als sein eigener Radstand, denn es gibt weder vorn noch hinten nennenswerte Karosserie-Überhänge. Formal zeigt er nur vorn ein typisches Peugeot-Gesicht, im übrigen die Grundform des BMLC 1300 und Fiat 127. Es ist jene Form, die auf kompakter Basis beste Raumverhältnisse in Aussicht stellt. Voraussetzung dafür ist die Unterbringung der gesamten Antriebstechnik auf engem Raum, die beim 104 perfekt gelungen ist: Der Maschinenraum mit Motor, Getriebe, Kühler sowie Batterie und Reserverad beansprucht nur etwa 80 cm der Wagenlänge.
Hier vor allem liegt der Trick, durch den die kleinen Autos innen so groß geworden sind. Im kleinen Peugeot gibt es vier vollwertige Sitzplätze und — das unterscheidet ihn von all seinen Konkurrenten — vier Türen zum Einsteigen. Während auch große Fahrer vorn gut sitzen, zeigt sich der 104 im Fond allerdings nicht sehr geräumig. Vor allem der relativ knappe Knieraum zwingt bei voller Besetzung zu Arrangements mit den Vornsitzenden, wobei die starren Vordersitzlehnen ein weiteres Handicap darstellen. Wenn man davon ausgeht, daß ein so kleines Auto in der Regel nicht mit vier Personen auf längeren Strecken verkehren wird, ist die Sitzbequemlichkeit freilich ausreichend. Gravierender erscheint beim 104 der Mangel an Gepäckraum: Dieser besteht aus einer niedrigen, kurzen Höhle im Heck, die zudem nur durch eine enge Klappe zugänglich ist. Unverständlicherweise wurden hier die Möglichkeiten der fünften Tür, der Öffnung des Kofferraums nach oben und des klappbaren Rücksitzes nicht genutzt, die beispielsweise den Renault 5 und neuerdings auch den Fiat 127 so interessant machen. Eine nachträgliche Änderung, wie sie Fiat vornahm, wird sich auf lange Sicht auch hier kaum vermeiden lassen.
Die Möblierung des kleinen Peugeot ist einfach, wie es die Preisklasse diktiert, aber funktionell gehalten. Klar gezeichnete Rundinstrumente und eine überschaubare Anordnung der Bedienungselemente prägen das Bild. Mehr der Peugeot-Gewohnheit als der Norm entsprechen allerdings der Rechtshand-Blinker und der Lichthebel mit seinen verzweigten Wegen. Zum Wischerhebel an der Lenksäule hat man sich bei Peugeot ebenfalls noch nicht durchgerungen. Als wirksam erweist sich die Belüftungsanlage, außerdem sind zusätzlich alle Seitenfenster versenkbar. Für Kleinzeug stehen ein offenes Handschuhfach sowie ein praktisches Ablagebord am Armaturenbrett zur Verfügung, auch Kindersicherungen an den hinteren Türen fehlen nicht. In der deutschen Ausführung soll ferner die heizbare Heckscheibe zur Serienausstattung gehören.



Flachmotor

Daß Peugeot für das kleine Auto einigen Aufwand getrieben hat, verdeutlicht der Motor. Er ist eine völlige Neukonstruktion mit dem Ziel, die Antriebseinheit noch platzsparender zu bauen als in den Frontantriebstypen 204 und 304. Wie diese hat der 104 einen quer montierten Vierzylinder-Reihenmotor, doch ist er zusätzlich um 72 Grad abgekippt, so daß er — flach wie ein Boxermotor — sein Dasein auf dem Grunde des winzigen Motorraums fristet. Über ihm ist Platz für alle Nebenaggregate und das Ersatzrad, das man freilich herausnehmen muß, wenn man an die Maschine heran will. Dann sind die wichtigsten Aggregate bis hin zu den Zündkerzen jedoch recht gut erreichbar.
Konstruktiv zeigt die Maschine für ein Kleintriebwerk von 954 ccm beachtliches Niveau. Sie bildet zusammen mit dem Gehäuse für Getriebe und Achsantrieb eine kompakte Einheit aus Aluminium-Spritzguß. Motor und Getriebe bedienen sich des gleichen Schmiermittels. Weiterhin weisen eine obenliegende Nokkenwelle (Kettenantrieb), halbkugelförmige Brennräume mit V-förmig hängenden Ventilen, fünffache Kurbelwellenlagerung sowie eine Drehstromlichtmaschine und ein thermoelektrisch betätigter Kühlerventilator auch diesen kleinsten Peugeot-Motor als eine sorgfältige, keineswegs sparsame Konstruktion aus. Übrigens ist diese Maschine das erste Produkt, das im neuen Gemeinschafts-Motorenwerk von Renault, Peugeot und Volvo in der Nähe von Lille (Endkapazität 7000 Motoren pro Tag) gefertigt wird.
Leistungsmäßig stellt sich der 104 mit 46 DIN-PS auf die Stufe seiner direkten Konkurrenten Renault 5 und Fiat 127, denen er mit 20 s von 0 bis 100 km/h und 135 km/h Höchstgeschwindigkeit auch gleichwertige Fahrleistungen entgegenzusetzen hat. Überlegen zeigt er sich diesen Wettbewerbern aber durch größere Laufruhe: Ähnlich wie die anderen Peugeot-Triebwerke zeichnet sich auch das kleinste durch einen leisen, geschmeidigen Lauf über den gesamten Geschwindigkeitsbereich aus. Angenehm wirkt die Maschine ferner durch gute Elastizität und einwandfreies Reagieren auf das Gaspedal im gesamten Drehzahlbereich. Die Gangschaltung funktioniert, trotz Querlage des Getriebes, leicht und sicher und spiegelt die Erfahrung wider, die Peugeot mit querliegenden Antriebseinheiten besitzt. Für einen ausreichenden Aktionsradius ist mit 40 Liter Tankinhalt ebenfalls gesorgt; er sollte bei normalen Fahrbedingungen für 450 Kilometer reichen.

Äußerst handlich

Die Firma Peugeot ist dafür bekannt, daß sie keine sportlichen Autos baut, sondern komfortable, nervenschonende Transportmittel. Diesem Ideal eifert auch der 104 nach, soweit das bei seinen kleinen Dimensionen möglich ist. Die

FOTOS: WEITMANN




7011 YN 75

Peugeot 104

Fahrwerkskonstruktion zeigt vorn eine klassische McPherson-Federbeinachse, hinten geschleppte Längsschwingen, die sich ebenfalls gegen hohe Federbeine abstützen. Ringsum legen Schraubenfedern mit recht ansehnlichen Arbeitswegen die Grundlage für den charakteristischen, geschmeidigen Gang der Peugeot-Wagen, der sich durchaus auch beim 104 feststellen läßt. Für ein Auto seiner Größe sind sowohl der Abrollkomfort als auch die Absorption von Bodenunebenheiten beachtlich gut.

So wiegend weich wie die Modelle 204/304 rollt der Kleine allerdings nicht dahin. Die in den Schraubenfedern stehenden Stoßdämpfer sowie ein Querstabilisator an der Vorderachse tun hier sichtlich stärkere Wirkung. Bei extremer Kurvenfahrt und zumal in Wechselkurven verhält sich der 104 eindeutig weniger labil als der 204, obwohl auch er für extremes Fahren nicht gebaut ist. Das deuten schon die schmächtigen Reifen vom Format 135 SR 13 an. In Kurven hält sich die Untersteuerneigung trotz der relativ hohen Vorderachslast von 62 Prozent in Grenzen. Der Geradeauslauf ist wie bei den meisten Fronttrieblern ausgezeichnet, was man sicherlich auch von den Wintereigenschaften erwarten darf.

Am Lenkrad fühlt sich der kleine Peugeot nicht wie ein Spielzeug, sondern wie ein richtiges Auto an. Zumal unter Last sind gewisse, wenn auch nie zu hohe Lenkkräfte aufzuwenden. Der außerordentlichen Handlichkeit des Wagens, fußend auf seinen kleinen Abmessungen und einer präzisen, relativ direkten Zahnstangenlenkung, tun sie jedenfalls keinen Abbruch. Bezüglich Handlichkeit und Wendigkeit erfüllt der kleine Peugeot die Erwartungen, die man an ein mühelos zu hand-





Als einziges Mini-Auto hat der Peugeot vier Türen, am Heck dagegen nur eine enge Ladeklappe.

Statt Risiko - Sicherheit
Fahren Sie mit
200%
Abblend-und Fernlicht

So sahen Sie bisher



So sehen Sie mit HELLA H4



Mehr als die Hälfte aller Autofahrer fahren nur mit 80% Ihres Lichtes - bei Abblend- und Fernlicht.
Rüsten Sie jetzt um. Fahren Sie mit 200% - mit Hella Halogen H4.
Einbaufertige Lichtkraftpakete hält Ihr Fachhändler bereit.
+ Minderung der Lichtleistung wird durch geschwärzte Glühlampen und Spannungsverluste an den Anschlüssen verursacht.







H412

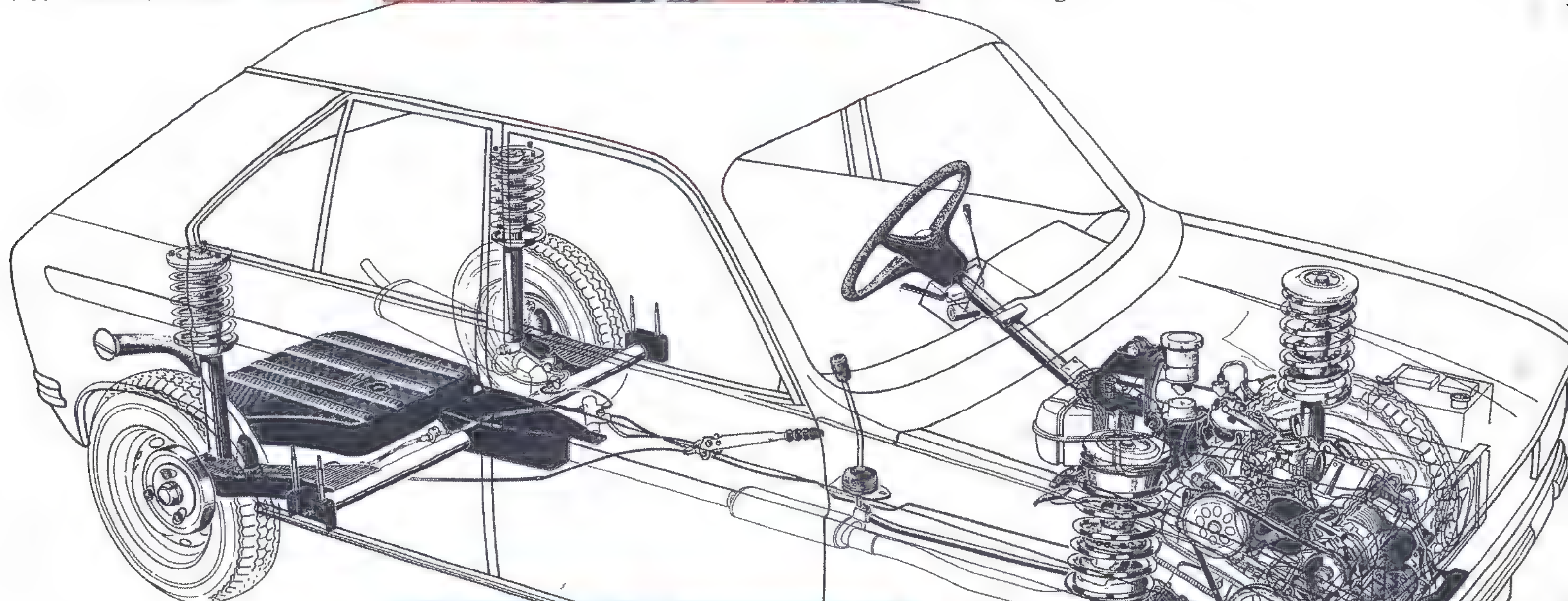
Westfälische Metall Industrie KG Hueck &
478 Lippstadt
Senden Sie mir kostenlos den
Hella H4 Prospekt
Abs.

Peugeot 104

habendes Auto für Stadt und Kurzstrecke heute stellt.
Die Vierradbremse ist eine sogenannte gemischte Anlage, wie sie für kleinere Autos unbedingt sinnvoll ist. Vorn sind zwei Scheibenbremsen mit schwimmenden Sätteln (Typ Bendix), hinten normale



Bemerkenswert am 104 ist die auf engstem Raum untergebrachte Antriebseinheit, über der noch das Ersatzrad Platz findet. Die Innenausstattung ist einfach, aber funktionell gehalten, Der Kofferraum leider ziemlich beengt.



Trommelbremsen aufgeboten. Auch ohne Servounterstützung sichert eine solche Anlage gute Wirkung bei akzeptablem Pedaldruck und sichere Funktion der Handbremse, die übrigens eine automatische Spielnachstellung besitzt. Ferner ist ein Bremskraftregler eingebaut, der die Bremskräfte auf die beiden Achsen verteilt.
Als Neukonstruktion berücksichtigt der kleine Peugeot so weit wie möglich auch sicherheitstechnische Erkenntnisse, beispielsweise in Form einer schwer verformbaren Passagierzelle und einer abknickenden Lenksäule. Fertigungstechnisch unterliegt er den gleichen Normen wie die anderen Peugeot-Modell; er bekommt eine Elektrophorese-Grundierung und ist mit nichtrostenden Radkappen ausgerüstet. 





Als Peugeot mit der Entwicklung des 104 begann, war schon bekannt, daß auch Mini-Autos nicht mit der linken Hand zu machen sind. Das zeigt die sorgfältige, teilweise recht aufwendige Konstruktion des 104, die sich zweifellos gelohnt hat. Der kleine Wagen wirkt wie aus einem Guß, wobei sein kultivierter Motor und der solide Fahrkomfort besonders imponieren. Nicht optimal ist dagegen die Raumausnutzung im Wagenheck.
Daß der 104 konkurrenzfähig ist, steht außer Frage, denn er zählt zu der Handvoll Kleinwagen, die den letzten Entwicklungsstand berücksichtigen. Auch der Preis von DM 7095,– für die von Peugeot angebotene Einheitsversion mit vier Türen, Gürtelreifen und heizbarer Heckscheibe ist

Peugeot 104

unbedingt wettbewerbsfähig. Die Produktion ist im Peugeot-Werk in Mühlhausen bereits angelaufen, und schon in diesen Wochen soll der Verkauf auf allen EWG-Märkten gleichzeitig beginnen. Für den europäischen Kleinwagenmarkt stellt der 104 eine erfreuliche Bereicherung dar. Auch in der Bundesrepublik, wo die Marke Peugeot seit jeher eine treue Anhängerschaft besitzt, darf man ihm gute Chancen einräumen. *Manfred Jantke*

Technische Daten

Peugeot 104

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor quer zur Fahrtrichtung eingebaut, Bohrung x Hub 70 x 62 cm, Hubraum 954 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 46 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 48,2 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,88 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 12,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb durch Kette mit hydraulischem Kettenspanner, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 5,6 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 4 Liter, 1 Solex Flachstromvergaser 32 HNSA, mechanische Benzinpumpe, 40 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 Volt 30 Ah, Wechselstromlichtmaschine 350 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,88, II. 2,30, III. 1,50, IV. 1,04, R. 3,57, Achsantrieb 4,07.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, Querlenkern und Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung in Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Bremskraftregler, vorn Scheiben- hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4 J x 13, Gürtelreifen 135 SR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2420 mm, Spur 1290/1240 mm, Außenmaße 3580 x 1520 x 1390 mm, Bodenfreiheit 128 mm, Wendekreis 9,9 m.

GEWICHTE

Leergewicht 760 kg (davon Vorderachse 470 kg, Hinterachse 290 kg, Gewichtsverteilung 61,8 : 38,2), zulässiges Gesamtgewicht 1160 kg, Zuladung 400 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 380 kg, Dachlast 50 kg, Leistungsgewicht nach Leergewicht 16,5 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(nach Werksangabe)

Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
0–100 km/h	20 s
1 km mit stehendem Start	39,5 s

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 5000 km

PREIS

Limousine viertürig	DM 7095,–

Monatelang lebte die erstmals durchgeführte deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft von der Würze, die ausländische Gastfahrer dem reizlosen Angebot gaben. Gegen Ende der Saison versprach konzentriertes Interesse von Industrie und Tuningfirmen Besserung.

Reformkost



FOTOS: SCHRUF (7), ZAWODSKY (3), ISENBERG (2), STRÄHLE (2)

Ein werksumhegter Capri beförderte Jochen Mass im Vorjahr komfortabel zur deutschen Rundstrecken-Meisterschaft, zur letzten jener Sorte, die weder Industrie noch Fahrern der Mühe wert schien. „Wir brauchten aber für Jochen einen nationalen Titel, um ihn innerhalb des Ford-Konzerns förderungswürdig zu machen", begründete der damalige Ford-Sportchef Jochen Neerpasch den Gusto an der ollen Kamelle. Der Zweck heiligte das Mittel. Nach grundlegender Reform der deutschen Meisterschaft nun blieb aber zumindest eines beim alten: Ein Gespann von 290 Niehl-Pferden im Capri 72 zog den 21jährigen Grainauer Hans Stuck zur Fortsetzung der Meisterserie für die agile Renn-Equipe am Rhein. Fast alle anderen Kriterien der Meisterschaft hatten sich gegenüber dem Vorjahr geändert — war sie deshalb wertvoller geworden?

Die Industrie hatte der Obersten Nationalen Sportbehörde (ONS) ein Reglement warm ans Herz gelegt, das von diversen Interessengruppen von Anfang an unter Beschuß genommen wurde. Einige Ansätze für Kritik erledigten sich im Lauf der Zeit selbst — so die Forderung, die Klasseneinteilung dem Reglement der Europameisterschaft anzupassen und damit auch 1300 ccm-Autos Startgelegenheit zu



Junger Thronfolger: Stuck (21) mit Rennleiter Kranefuß (links), Teamchef Schilling und in Aktion (rechts).





Alte Garde: Ex-Fußballer und Capri-Fahrer Fritzinger (35, links) erwehrt sich im Duell um Platz zwei des BMW-Tuners Basche (34).





Schnellstarter: Menzel (links) begann mit dem Zakspeed-Escort spektakulär, Obermoser überholte ihn im Wooding-Escort nach Punkten.





Eintagsfliege: Schülers (links) Wooding-Escort gewann in Finthen. 911 S-Pilot Barth war bester Porsche-Repräsentant.



Nach spektakulären Anfangserfolgen warfen technische Pannen den Zakspeed-Escort Menzels weit zurück.



Deutsche Rennsport-Meisterschaft

geben. Weil die kleinste Division international kaum gefragt ist und sich eignet, den eigentlichen Wettbewerb zu verfälschen, wurde sie inzwischen auch bei der Europameisterschaft als überflüssig eliminiert.

Zu Recht dagegen, das zeigte die gelegentlich gähnende Langeweile, die Rennen um die deutsche Rennsport-Meisterschaft verbreiteten, monierte man den Ausschluß großvolumiger Autos (über fünf Liter Hubraum) vom Kaliber der Sting Ray oder Mercedes 6,3 Liter. Sie hätten zur Bereicherung beigetragen, ohne vermutlich das Endergebnis zu beeinflussen.

Beipflichtend hatten Vertreter aller interessierten Automobil-Hersteller und Tuner Geburtshelfer für den von Wortführer Jochen Neerpasch vorgetragenen neuen Modus gespielt. Um der deutschen Meisterschaft zu verbessertem Image — auch im Ausland — zu verhelfen, gliederte man anstelle des bis dorthin gültigen Klassenkampfes klar: Division I bis 2000 ccm, Division II bis 5000 ccm. Keine extra Bergmeisterschaft, dafür einige in der Rundstrecken-Meisterschaft integrierte Bergrennen. Und vor allem: Auch GT-Fahrzeuge sollten aus ihrem Dämmerschlaf wachgeküßt werden. Sie konnten — oder mußten? — sich mit Tourenwagen der Gruppe 2 anlegen, sofern nur die für Limousinen und Tourenwagen-Coupés verlangte Stückzahl 1000 nachzuweisen war.

Eine Vereinfachung und Bereicherung der Meisterschaft, die nach einer Saison als geglückt gelten darf. Daß das neue Kind nur so mühsam laufen lernte, lag an anderen Haken. Jäh aus dem Tiefschlaf geschreckt, argwöhnte man al-



Ohne Werksunterstützung bereicherte Opel-Tuner Steinmetz das Feld mit dem GT Christmanns nur optisch.





Gleichberechtigung: Ohne Handikap für GT, aber auch ohne Werkshilfe scheiterten die 911 S an den Tourenwagen.



Das gute Fahrwerk brachte in der Division I bis 2000 ccm den GS-BMW Dieter Basches zur Geltung. Der Freiburger hielt sich nach Punkten am längsten in bedrohlicher Nähe der führenden Capri-Piloten.



Unplanmäßige Nachfrage nach Wooding-Escort überschritt die Mechaniker-Kapazität, so daß man der Probleme mit einem von Len Bailey weitgehend modifizierten Fahrwerk nicht Herr werden konnte.

lerorts bald, einem Ford-Wechselbalg das Leben gespendet, eine Meisterschaft akzeptiert zu haben, die nur mit einem Ford-Sieg enden konnte.

Zu Recht. Die befürchtete Kölner Überlegenheit stellte sich mit langeweilender Zuverlässigkeit ein. Nicht das gezinkte Spiel, mehr die aufgedeckte Schlafmützigkeit der Konkurrenz garantierte die Ford-Vorfahrt. Versäumnisse in der Homologationspolitik wie auch sportliches Desinteresse verschiedener Geschäftsleitungen sicherten Ehrenplätze, als die Werbekolonne von Ford zum Sieg rollte.

Hans Stuck, dem noch ein Jahr zuvor am Steuer der Alpina-BMW gelegentlich die Pferde durchgegangen waren, reifte an der Kandare von Neerpasch-Nachfolger Michael Kranefuß, fuhr — wenn es sein mußte — auch auf des Messers Schneide fehlerfrei. „Er ist unheimlich schnell" — ein schwerwiegendes Kompliment des Mitaufsteigers und Meister-Vorgängers Jochen Mass, dessen Weg in die Formeln 3 und 2 nun auch vor dem Grainauer Berg-Königssohn liegt. Bei aller Achtung: „In zwei Jahren in der Formel 1" sieht den blonden Drifter aber wohl nur Vater Stuck.

Eine einzige Niederlage (nach falscher Reifenwahl) gegen den ehemaligen Profi-Fußballer, Kfz-Meister und Hobby-Rennfahrer Klaus Fritzinger (35) in Kassel-Calden war für Stuck kein Beinbruch. Und auch nicht für Ford. Denn Fritzinger fuhr als Dauerzweiter einen vorjährigen Werks-Capri. Ansonsten ersparte im Stadium der noch nicht entschiedenen Meisterschaft gleichermaßen eigenes, hemmungslos aufgenommenes Risiko wie vielleicht Fritzingers kluges Bescheiden dem Ford-Werkspiloten die Niederlage in Hockenheim, als Stuck mit nur fünf astrein arbeitenden Zylindern die 20 Siegpunkte holte, die nach dem CanAm-System verteilt wurden.

Bedauerlicherweise blieben

Deutsche Rennsport-Meisterschaft



Mit seinem großvolumigen Camaro gab der Australier Frank Gardner den Meisterschafts-Rennen gelegentlich die oft vermißte Würze.



die mangels ausreichendem Werksinteresse auf sich gestellten Porsche-Fahrer der Meisterschaft häufig fern oder waren aus technischen Gründen aus der Partie. „Wir können nur eines machen: CanAm oder 911", argumentierte Porsche-Chef Dr. Fuhrmann. Immerhin kündet konzentrierte Arbeit an Fahrwerk und Antiblockier-System für die Bremsen von wirksamerer Hilfe, wenn im nächsten Jahr die 2,7 Liter-Carrera laufen lernen, deren etwa 290 PS nur wenig mehr als 900 Kilo zu schleppen haben werden.
Auch die schwergewichtigen BMW-Coupés zogen nur selten erfolgversprechend zu Felde. Fritzinger, die Gastarbeiter Alex Soler-Roig und Björn Waldegaard im Bulova-Auto sowie gegen Saisonende auch Werner Christmann (alle Capri) trieben Stuck allein zu schnelleren Pflichtrunden — wenn man einmal von dem gelegentlich für ein Salär von 5000 Mark auf Meister-Jagd geschickten Australier Frank Gardner in einem Camaro absieht, der Stuck als einziger unter regulären Bedingungen längere Zeit das breite Heck zeigen konnte. Aber Gardner ist bei einer deutschen Meisterschaft eben nur schmükkendes und honorarpflichtiges Beiwerk, ohne den Titelkampf zu beeinflussen.
In der Division I bis 2000 ccm Hubraum schien für Tourenwagen und GT-Autos Ankommen das größte Problem zu sein. In Kassel-Calden gab es einen traurigen Rekord. Waren zum Start gerade noch jene zehn Wagen zusammenzutrommeln, die Voraussetzung für eine Wertung des Rennens sind, so rollten nur mehr fünf ins Ziel. Der zu Saisonbeginn als kaum bezwingbar geltende Zakspeed-Escort BDA des Dannenberger Kfz-Meisters Harald Menzel schien zunächst Rivalität für die Capri-Piloten zu garantieren. Nach glänzendem Meisterschafts-Start und Punkt-Gleichstand mit Stuck warfen versessener Ehrgeiz und eine Reihe von technisch bedingten Ausfällen Menzel im rechtsgelenkten Escort weit zurück. 241 PS hatten die Zakspeed-Tüftler dem 1750 ccm-16-Ventiler in der schärfsten Version mit Formel 1-Nocken entlockt. Aber nur einmal galoppierten so viele Pferde. Bei 232 PS mit der sogenannten L 1-Nocke erwies sich der Drehmomentverlauf als entscheidend günstiger. Wenn ab 1973 Alu-Blöcke mit 2000 ccm Hubraum einen Leistungszuwachs von zehn bis 15 Prozent erhoffen lassen, dann werden die BDA-Motoren den mit Vorschußlorbeeren bedachten BMW-Vierventilern allerhand Rätsel aufgeben.
Bezüglich der Motorleistung war Zakspeed wohl dem Escort-Konkurrenten Wooding einen Schritt voraus. Die Hamburger beschritten dafür neue Wege bei der Fahrwerksmodifikation. Mirage-Konstrukteur Len Bailey entwickelte ein Fahrwerk mit Formel 2-Dreieckslenkern, Formel Ford-Lenkung und einer nicht problemlosen Hinterradaufhängung mit Drehstabfederung. Ein Sieg Schülers in Finthen und seine wie Jörg Obermosers Placierung unter den ersten Fünf in der Meisterschaft lohnten die Arbeit wie auch die Prämien dafür aus der Ford-Schatulle.
Da eine schnelle Runde für einen vorderen Startplatz ausreicht, glänzte Alpina-Gelb nach Husarenritten Harald Ertls gelegentlich an vorderster Front. Als sich aber herauskristallisierte, daß der immer ein Quentchen zu forsche Mister 105 Prozent wohl kaum einmal das Ziel sehen würde, ließ Alpina-Chef Bovensiepen nach Rausschmiß auf Rausschmiß den Rausschmiß folgen.
Glücklicher taktierte der am Lenkrad wie auf technischem Terrain gleich ehrgeizige Dieter Basche, dessen 2002-Einspritzmotor an neuartig geformten Ansaugtrichtern genas und dessen GS-BMW über das bestabgestimmte Fahrwerk in der Division II zu verfügen schien. Lange auf Tuchfühlung mit den Capri, geriet Basche erst in aussichtslosen Punktrückstand auf Fritzinger, als er im heimischen Freiburg gleich zwei Wagen zerlegte und mit lädierter Hand ins Rennen gehen mußte.
Am meisten profitierten die Zweiliter-Porsche 911 von den vielen Ausfällen der Escort- und BMW-Clique, da sie meistens ankamen. Dafür aber konnten sie mit maximal 230 PS und beachtlichen 970 Kilo (150 Kilo mehr als die Escort) kaum mithalten und durften wegen Unstimmigkeiten zwischen Ausschreibung und Homologation ohnehin erst mit Verspätung ins Rennen um Punkte gehen.
Die erste deutsche Rennsport-Meisterschaft nach gutgemeinter, neuer Art brachte zumeist reizlose Reformkost, gewürzt durch Gastspiele von Gardner und Björn Waldegaard. Der Wechsel von Neerpasch zu BMW läßt Belebung und Capri-Konkurrenz erwarten. Für die Programmgestaltung 73 freilich bleibt noch Zeit, sich die Auswahl der einbezogenen FIA-Prädikatsrennen in deutschen Landen (mit doppelter Wertung) sorgfältig zu überlegen. Die von deutscher Seite schwach oder gar nicht beschickten Grand Prix- und Formel 2-Rennen sind wirkungslose Staffage. Die Einbeziehung der großen Tourenwagen-, GT- und Sportwagenrennen dagegen sind der internationalen Aufwertung des deutschen Meistertitels zweifellos förderlich.

K. H.

Sportnotizen

Dramatischer Unfall am Nürburgring

Ein Fahrfehler des Kölners Pesch hatte beim Start zum Interserie-Rennen um den Rheinland/Pfalz-Preis auf dem Nürburgring dramatische Folgen. Der McLaren M8E des Kölners stellte sich mitten im Feld quer, schoß von links nach rechts und kam an einer abgerissenen Zapfsäule der Rennstrecken-Tankstelle (mit 90 000 Litern Benzinvorrat) zum Stehen (unten). Weder der McLaren noch der Treibstoffvorrat gerieten in Brand. Der von Pesch berührte Ferrari 512 M des 37jährigen Schweizers Herbert Müller wurde gegen die doppelten Leitplanken geschleudert, die Rennpiste von der Boxenstraße trennen. Der Wagen rutschte auf den Leitschienen, überschlug sich und geriet auf der Boxenstraße in Brand. Nach 13 Sekunden hatte sich Herbert Müller selbst aus dem Wrack befreit, weitere drei Sekunden danach war er von einem DRK-Sanitäter gelöscht worden. Müller wurde mit Verbrennungen zweiten Grades an Händen und im Gesicht ins Krankenhaus Adenau eingeliefert und inzwischen wieder entlassen. Der schnell agierende Feuerschutz und der am Ende des Feldes folgende Herbert Linge im Spezialwagen der Rennleitung (Mitte) löschten das Wrack. Techniker versicherten, daß keine Gefahr bestanden habe, daß sich der gesamte Inhalt der unterirdischen Tanks entzünden würde. Während in den Zapfsäulen nur vier bis fünf Liter Benzin gespeichert sind, sichern Rückschlagventile jegliches Übergreifen von Feuer auf die Tanks ab. Zudem sind die unterirdischen Behälter voneinandergetrenntgelagert. Herbert Müller, dem gegenüber sich Pesch im Krankenhaus zur Schuld am Unfall bekannte, will über eine Fortsetzung seiner Laufbahn erst nach Genesung entscheiden. „Regreßansprüche werde ich natürlich nicht stellen."

FOTOS: ESCH







Hans Stuck bei BMW

Zuerst wußten es — wie so oft — die Pförtner. „Gratuliere, Herr Stuck. Schön, daß Ihr Sohn wieder zu uns kommt", durfte sich der 71jährige Stuck senior an den BMW-Werkstoren beglückwünschen lassen, noch ehe Sport GmbH-Chef Jochen Neerpasch Hans Stuck junior (21), den vielleicht talentiertesten deutschen Rennfahrer, fest an der Angel hatte. „Neerpasch braucht einen deutschen Fahrer, ich brauche deutsche Fahrer" — so Neerpasch-Nachfolger Kranefuß (Ford). Er zeigt damit Verständnis für die Bemühungen seines Vorgängers, der wohl von Abwerbungsversuchen bei Jochen Mass und Dieter Glemser Abstand nahm, Kranefuß aber fair davon unterrichtete, er werde seine Schlingen nach Stuck auslegen.

Zwischen zwei Rennläufen um die von Hans Stuck als Ford-Werkspilot sicher gewonnene deutsche Rundstrecken-Meisterschaft am Schauinsland fand das Gespräch unter Männern zwischen Neerpasch und dem 21jährigen Grainauer statt, der (so Neerpasch) „charakterlich schon so gefestigt ist, daß man ihm mit Sicherheit eine große Karriere voraussagen kann. Er kann Weltmeister werden". Um die Wartezeit vor großen Taten abzukürzen, aber auch um an die Stätte erster Gehversuche im Rennsport zu BMW zurückzukehren (Hans Stuck war Lehrling in Milbertshofen), nicht zuletzt wohl auch dem Ehrgeiz des Vaters zuliebe, der „seinen Sohn managt", wurde der Wechsel vom Rhein an die Isar vollzogen. Ford-Rennleiter Kranefuß hatte für die kommende Saison nur ein Formel 3-Lehrjahr in Aussicht gestellt und den Einsatz (zusammen mit Dieter Glemser) bei der Tourenwagen-Europameisterschaft. Neerpasch dagegen konnte dank seines Mitspracherechts bei der Verwendung von BMW-Motoren in March-

Wert-Schätzung*

* Rost ist ein anderes Wort für Wertminderung. Diese Erkenntnis hat sich nicht nur bei Käufern gebrauchter Kraftfahrzeuge, sondern auch bei jenen Prüfern durchgesetzt, die solche Fahrzeuge auf ihren Zeitwert untersuchen. Wer also Rost als ungünstige Voraussetzung für ein — auch späteres — Verkaufsgespräch vermeiden will, tut gut daran, sich der Tectyl ML-Methode zu bedienen. Man kann sie an mehr als achthundert Stellen in Deutschland kaufen. **

Tectyl

gegen Rost

Fordern Sie ausführliches Informationsmaterial.

VALVOLINE Oel GmbH. Ritz & Co.
2000 Hamburg 36, Neuer Wall 75
Tel.: 0411/363306

** BMW-Käufer haben es besser: Alle Fahrzeuge werden am Band nach der Tectyl ML-Methode behandelt. Seit Januar 1972 gibt Valvoline für diese



Fahrzeuge eine außergewöhnliche Garantie: Bei jährlicher*) Neubehandlung haften wir für jede Durchrostung, die von innen kommt. Sechs lange Jahre.

*) im ersten Jahr nach 8 Monaten

Sportnotizen

Formel 2 Wagen und Sportwagen mit der Unterprima des Motorsports winken, mit der Formel 2. „Schon in der letzten Woche war ich mit Niki Lauda bei Versuchsfahrten in England“, weiß Stuck zu berichten.

„Ich hatte mit Ford lediglich Vereinbarungen für vier Europameisterschafts-Rennen und einen Le Mans-Start sowie für die deutsche Rennsport-Meisterschaft. Theoretisch hätte ich an freien Terminen alles andere fahren können“, klärt Stuck seine Beziehungen zu Ford, schränkt aber ein: „Hätte ich nebenbei einen BMW gefahren, hätte es vermutlich Stunk gegeben.“

Es gab keinen und gibt keinen. Man trennt sich in — soweit möglich — bestem Einvernehmen. „Ich schlage keinem die Tür zu“, versichert Kranefuß. „Ich glaube, Hans Stuck die derzeit besseren Möglichkeiten bieten zu können“, trumpft Neerpasch. Und Stuck stimmt zu: „Ich bin der Überzeugung, daß man im BMW nächstes Jahr bessere Aussichten haben wird als im Capri. Der Ford ist weitgehend am Ende. Man wird vielleicht noch zehn oder 15 PS finden. Und dazu habe ich bei BMW die Möglichkeit, wenigstens acht Formel 2-Rennen in einem March und viele Tests zu fahren.“

„Wir haben bei Ford gute Fahrer genug. Und ich bin dafür, daß spärliche Talente optimal gefördert werden. Ich hielt die Formel 2 für Stuck, der von Abstimmung und derlei Dingen noch nicht allzuviel Ahnung hat, für verfrüht“, markiert Kranefuß seinen Standpunkt. „Jetzt sind die beiden größten Talente in getrennten Lagern und können dementsprechend gefördert werden“, ist Neerpaschs Rede.

Das Vorspiel zum großen Duell bei den Tourenwagenrennen des nächsten Jahres, bei denen auch der Holländer Toine Hezemans fest im BMW-Sold stehen wird, ist beendet. Und bei Ford hat man einen Grund mehr, um die Europameisterschaft vor allem gegen den ehemaligen Kölner Rennchef Neerpasch zu fahren. *hl.*

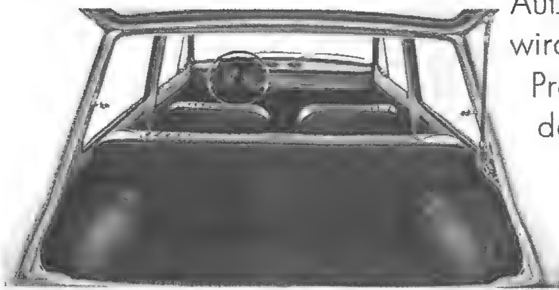
Rennsport-Meisterschaft

Beim vorletzten Lauf zur Deutschen Rennsport-Meisterschaft, dem über sieben Runden auf der Nordschleife des Nürburgrings führenden Rheinland/Pfalz-Preis, zeigte sich Meisterschaftsaspirant Hans Stuck seinen Kontrahenten gegenüber ausgesprochen kulant: Nachdem der Ford Capri-Pilot bereits im Training mit einer neuen inoffiziellen Tourenwagenbestzeit von 8:33,6 Minuten klar zu verstehen gegeben hatte, wer hier der Meister ist, begnügte er sich während des Rennens mit Rundenzeiten von knapp unter neun Minuten — eben jenem Tempo, das seine Markengefährten Klaus Fritzinger und Hans Heyer (Bulova-Capri) gerade halten konnten. Gelegentlich fuhr Stuck in dem Dreierpulk, den man getrost mit einem Handtuch hätte zudecken können, auch auf Rang zwei, passierte freundlich winkend die Boxen und kreuzte nach der siebten Runde erwartungsgemäß als Erster das Ziel. So sicher wie

Unter uns Autokennern:

Hauptsache ein **AUTOBIANCHI**
Denn die Wagen, die Autobianchi baut, zählen zu den vernünftigsten, praktischsten, technisch fortschrittlichsten der Welt!

Vernunft auf Rädern:
A112



Außen kompakt, damit das Parken kein Problem wird. Innen groß: Quermotor, 896 ccm, 44 PS. Praktische Ladeklappe im Heck. Viel Komfort. Und das wahre Fahr-Vergnügen!
Ab DM 6.295,92

Elegant nicht pompös:
A112 E



Der neue Trend. Man fährt einen kleinen, aber mit viel Luxus ausgestatteten Wagen. A 112 E: Teppichboden, Zweifarbenlakkierung, Kunstlederlenkrad, Rückfahrscheinwerfer, Rallye-Felgen und noch viel mehr.
DM 6.610,05

Die Rakete:
A112 ABARTH



Für Leute, die schnell vom Fleck kommen wollen – und sicher überholen. 58 DIN/PS, Leistungsgewicht 12 kg/PS, Spitze über 150 km/h.
Abarth-Erfahrung, Abarth-Leistung, Abarth-Temperament.
Ein Sprinter - in leuchtenden Farben.
Man macht ihm Platz zum Überholen.

Die Wahl fällt schwer. Am besten, wir machen eine Probefahrt beim nächsten Autobianchi-Händler.
Wozu haben wir hier diesen Gutschein?

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik und Westberlin
WALTER HAGEN & CO. GMBH
415 KREFELD · Pestalozzistraße 25
Telefon (0 21 51) 2 83 11



Gutschein „Probefahrt"

Gut für eine einstündige genaue Autoberatung mit Probefahrt – ohne jegliche Verpflichtung. Einzulösen in jeder der über 430 Autobianchi-Kundendienststellen in Deutschland.

AUTOBIANCHI

Sportnotizen

dieses Rennen hatte Stuck die gesamte Meisterschaft im Griff, wie der Punktestand – Meister Stuck 181, Kollege Fritzinger 139 – deutlich zeigt. In der kleinen Klasse bis zwei Liter Hubraum ist die Partie dagegen noch nicht entschieden: Hier führt BMW GS-Tuner Basche (112 Punkte), der am Ring hinter dem auf „endlich mal wieder ankommen" (Zakowski) fahrenden Escort-Piloten Menzel den zweiten Platz belegte. Die in der Meisterschaftswertung gut placierten Wooding-Fahrer Obermoser (97) und Schüler (90) konnten sich nicht wie erwartet in Szene setzen: Obermoser rettete mit dem nur noch auf drei Töpfen laufenden Escort den dritten Platz, während Schüler einem Kupplungsdefekt zum Opfer fiel. Weit schlechter erging es dem mit 71 Punkten bislang auf Rang sechs liegenden Porsche 911-Fahrer Jürgen Barth: Er versuchte sein Glück auf einem Capri RS der Firma Grab, dessen Motor bereits im Training aufgrund eines Nokkenwellenschadens sein Leben aushauchte. *W. S.*

Tourenwagen-Europameisterschaft

Dieter Glemser, der Europameister 1971, und Jochen Mass, der Gewinner des Fahrerpokals bei der diesjährigen Tourenwagen-Europameisterschaft, gewannen den vorletzten Wertungslauf in Silverstone, obwohl ihr Ford Capri RS in beiden Läufen um die Tourist Trophy nachtanken mußte, da die 120 Liter Tankinhalt für eine Fahrzeit von jeweils zwei Stunden nicht ausreichten. Die Sieger lagen im Ziel nach 147 Runden mit einem Durchschnitt von 171,4 km/h eine Runde vor dem Holländer Toine Hezemans (ebenfalls Capri).

Beim letzten Lauf in Jarama, 25 Kilometer nördlich von Madrid, gab es einen dreifachen Capri-Erfolg. Larrousse/Soler-Roig/Mass siegten vor Birrell/Glemser/Heyer. In der Marken-Europameisterschaft blieb Alfa Romeo durch den Sieg in der Division bis 1300 ccm mit 180 Punkten vor Ford (175) und BMW (90) erfolgreich. Den Fahrerpokal sicherte sich Jochen Mass mit 139 Punkten vor Vorjahrs-Europameister Dieter Glemser (87), Birrell (63), Fitzpatrick (57). Wiederholte taktische Maßnahmen des Ford-Rennleiters, die Mass Punkte sichern halfen (am Nürburgring und in Paul Ricard), hatten wesentlichen Anteil daran, Titelverteidiger Glemser auf den zweiten Platz der Fahrerwertung zu verweisen.



Taktischer Zweiter: Dieter Glemser

Der neue automodelle-Katalog: ein Katalog mit vielen guten Seiten...

auto modelle Katalog 1972/73

Autos aus Ost und West – in Wort und Bild, Autos für dicke Brieftaschen und Autos für übersichtliche Geldbeutel. Autos für große und kleine Parklücken. Autos für Anspruchsvolle und Autos für Optimisten. Ob „heißer Ofen", ob Familienkutsche, ob Mini Car, Staatskarosse, Geländeschaukel, Repräsentationsschlitten oder Zweitwagen – sie alle haben ihren Platz im neuen großen automodelle-Katalog 72/73. Eine Superschau ohnegleichen, kurz: ein Autofestival – das jeden in seinen Bann zieht. Egal, ob Sie sich mehr im Schalensitz wohlfühlen oder lieber auf bequemen Liegesitzen räkeln, ob Sie die sportliche Fahrweise bevorzugen oder Konzessionen an die Familie machen müssen. Hier finden Sie was Sie wollen – oder brauchen. Kein gängiges Modell, das nicht im neuen automodelle-Katalog 72/73 vertreten wäre. Holen Sie sich den neuen Katalog, und stellen Sie selbst fest, was er wirklich ist:

- ein kostensparender Berater für den automobilinteressierten Verbraucher
- ein zuverlässiger Wegweiser für den künftigen Käufer
- ein unentbehrliches Nachschlagewerk für die Fachwelt.

auto modelle Katalog 1972/73

Über 1500 Autos aus allen Ländern der Welt

6.– DM

Der neue automodelle-Katalog ist zum Preis von DM 6,– bei allen guten Zeitschriften-Verkaufsstellen oder direkt von der Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG erhältlich.

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG 7000 Stuttgart 1 Postfach 1042



Spät-zündung

Um Emerson Fittipaldi noch am Titelgewinn hindern zu können, kam der erste Sieg Jackie Stewarts mit seinem neuen Tyrrell 005 zu spät. Mit der Wiederholung seines Vorjahreserfolgs beim Großen Preis von Kanada aber schob sich Ex-Weltmeister Stewart auf den zweiten Rang hinter seinen Nachfolger.

Der Mosport Park wird allmählich zum Schrecken der Grand Prix-Gilde. Vor zwei Jahren, als der Große Preis von Kanada auf dieser 90 Kilometer westlich von Toronto gelegenen Rennstrecke erstmals auf dem Weltmeisterschafts-Programm stand, verglich man die kanadische Holperstrecke despektierlich mit Feldwegen. Man war an gepflegte Pisten gewöhnt. Im Vorjahr sorgten unerträgliche Regengüsse erstmals seit Bestehen der Formel 1-Weltmeisterschaft für das vorzeitige Ende eines Großen Preises, und Jackie Stewart, der Weltmeister, durfte den Scheck für den Abbruchsieg entgegennehmen. In diesem Jahr nun wäre die St. Jovite-Rennstrekke in Quebec mit dem GP an der Reihe gewesen. Doch den Sparmaßnahmen der Labatts Brauerei waren auch die finanziellen Hilfen für St. Jovite zum Opfer gefallen, so daß diese Rennstrecke kurzerhand geschlossen wurde.

Wieder nach Mosport verprellt, konnten 25 Wagen erst nach eineinhalbstündigem Warten auf geringfügiges Aufklaren des Nebels und ausführlichem Risikoabwägen zwischen Fahrervertretern und Veranstaltern zur Suchfahrt auf der 3,942 km langen Strecke starten. Vor allem in den höheren Lagen der bergigen Strecke behinderten Nebelschwaden während der 80 Runden das Geschehen.

Jackie Stewart wußte bei solch schlechtem Wetter erneut sein Fingerspitzengefühl in die Waagschale zu werfen und wiederholte seinen Vorjahressieg. Der dritte Erfolg des Titelverteidigers in dieser Saison aber kam zu spät. Emerson Fittipaldi, der zusammen mit Stewart aus der zweiten Reihe startende Thronfolger, war außer Reichweite, ehe der



GP von Kanada

Tyrrell 005 reif für Siege war. Der Trainingsschnellste Peter Revson balgte sich mit dem Schweden Ronnie Peterson um die Spitze, ehe Aussetzer am McLaren dem March-Piloten das Überholen erleichterten. Aber schon in der vierten Runde brachte ein Bremsfehler des Schweden Jackie Stewart die Spitze. Dabei blieb es, zumal Peterson nach 54 Runden als Folge einer leichten Kollision mit Graham Hill an die Box mußte und anschließend disqualifiziert wurde, weil Mechaniker seinen March geschoben hatten. Niki Lauda war – ebenfalls wegen Hilfe der Mechaniker – schon vor dem Start disqualifiziert worden. „Mit 7000 Dollar Gewinn hatte ich gerechnet – und jetzt hab' ich keinen einzigen Groschen."
Stewart, der als Interims-Präsident nach Joakim Bonniers Tod die von ihm ohnehin maßgeblich beeinflußte GPDA

Wechselfieber

Die Grand Prix-Society orientiert sich neu. Die üblichen Scheidungsgründe wie gegenseitige Unzufriedenheit und lockende Angebote, aber auch Börsenstürze wie die Entlassungen en gros bei Ferrari sind geeignet, alte Bande zu sprengen.
Nach hartem Pokerspiel, mit dem der rauhbeinige Clay Regazzoni BRM-Flottillenchef Sir Stanley zu bluffen suchte, heuerte der Schweizer, den Enzo Ferrari so unendlich langmütig rote Renner in Wracks verwandeln ließ, auch für bescheideneres Salär bei BRM an. Für Philip Morris-Chef Ronald H. Thomson, den Ex-Rugbyspieler und Sponsor der Stanley-Armada, dürfte Regazzoni nicht ganz die Erfüllung seiner Wünsche bedeuten. Er hatte ehrgeizigere Pläne. Unter Landsleuten, von Schotten zu Schotten, wollte

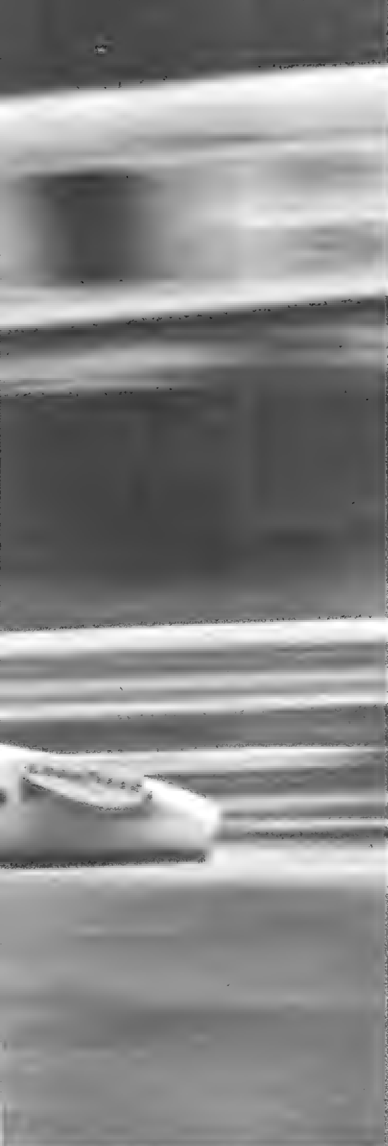


Ronald H. Thomson



Sir Stanley

er Jackie Stewart aus den Tyrrell-Klammern lösen. Auch wenn aus dem Handel nichts wurde – Marlboro wird dennoch ein weiteres Jahr das Betriebskapital für BRM bereitstellen. „Ein Jahr sagt im Sport so wenig aus."
BRM wird sich in der kommenden Saison auch nach einem neuen Konstrukteur umzusehen haben. Tony Southgate nämlich, der jetzt 32jährige Ex-Wunderknabe und Schöpfer der BRM P 153, 160 und 180, wechselt nach drei Jahren Arbeit für die Briten nach Amerika, um für die Universal Oil Products tätig zu werden. UOP ist jener Sponsor, der hinter Jackie Olivers CanAm-Shadow steht und im nächsten Jahr mit einem Formel 1-Wagen die Grand Prix-Felder zu bereichern gedenkt. „Oliver wird einen der beiden Wagen fahren. Für den anderen ist einer der vielversprechendsten Formel 1-Piloten dieser Saison vorgesehen", gibt sich Southgate geheimnisvoll.







Nach langer Zeit tauchte der Schwede Reine Wisell überraschend anstelle von Dave Walker wieder im Lotus auf (oben). Die McLaren M 19 A der Trainingsschnellsten Revson (rechts, vor Fittipaldi) und Hulme (links) bewiesen auch im Rennen ihre Robustheit und ihr gutes Handling.

FOTOS: DPPI

Neu ins Geschäft kommen will auch der ehemalige Surtees-Techniker Peter Connew, dessen finanzieller Background neben den gelegentlichen Zuwendungen einer Fischgroßhandlung und von Shell France (durch seinen Piloten François Migault) künftig durch einen Verein ergänzt werden soll, der sich in Barking/Essex etablierte.

Kaum Geldsorgen kennt der Amerikaner Parnelli Jones. Mit dem Projekt des Indianapolis-Haudegens, auch in die Formel 1 einzusteigen, verbindet sich die Zukunft des bisherigen Ferrari-Mitstreiters Mario Andretti, dem vorläufig einzigen in der ganzen PS-Branche, der sich (noch ein Jahr lang) keine Sorgen wegen der in Erwägung gezogenen Halbierung des Firestone-Etats für den Grand Prix-Sport zu machen braucht. Andrettis Zwei-Millionen-Dollar-Vertrag (ganz genau kennt man die Zahlen nicht) läuft noch bis Ende der Saison 1973.

führt, schob sich mit diesem Sieg auf den zweiten Platz in der Weltmeisterschafts-Wertung hinter Emerson Fittipaldi. Nur Denny Hulme (McLaren), der hinter Revson Dritter wurde, kann Stewart diesen Rang noch streitig machen – nicht aber Jacky Ickx, dessen Ferrari wieder einmal vorzeitig mit Motorschaden liegenblieb. Während der Argentinier Carlos Reutemann (Brabham) als Vierter zu seinen ersten WM-Punkten kam und darüber hinaus mit dem „Prix rouge et blanc Joseph Siffert" als Fahrer mit dem größten Einsatz ausgezeichnet wurde, blieb der in dieser Saison so glücklich und gekonnt operierende Emerson Fittipaldi diesmal vom Pech verfolgt. Zwei Runden vor Schluß mußte er seinen Lotus mit einem gebrochenen rechten Frontspoiler ausrollen lassen und belegte nur den elften Rang. Das Ziel des 24jährigen Brasilianers, den immer noch unangetasteten Saisonrekord von Jim Clark mit sieben Grand Prix-Siegen in einem Jahr zu erreichen, ist damit verpaßt.

Statistik des GP von Kanada

Ergebnisse: 1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford 005) 315,36 km in 1:43:16,39 Stunden, Durchschnitt 183,880 km/h, 2. Peter Revson (McLaren-Ford M 19A) 1:44:05,1, 3. Denis Hulme (McLaren-Ford M 19A) 1:44:11,5, 4. Carlos Reutemann (Brabham-Ford BT 37) 1:44:17,6, 5. Clay Regazzoni (Ferrari 312 B2) 1:44:23,8; 1 Runde zurück: 6. Chris Amon (Matra-Simca MS 120), 7. Tim Schenken (Surtees-Ford TS 9), 8. Graham Hill (Brabham-Ford BT 37); 2 Runden zurück: 9. Carlos Pace (March-Ford 721), 10. Howden Ganley (BRM P 160), 11. Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford 72 D); 4 Runden zurück: 12. Jacky Ickx (Ferrari 312 B2); 7 Runden zurück: 13. Henri Pescarolo (March-Ford 721).

Schnellste Runde: Jackie Stewart 1:15,7 Minuten, Durchschnitt 189,167 km/h.

Stand der Weltmeisterschaft (nach zehn von elf Rennen): 1. E. Fittipaldi 61 Punkte (Weltmeister), 2. Stewart 36, 3. Hulme 35, 4. Ickx 25, 5. Revson 23, 6. Regazzoni 15, 7. Hailwood 13, 8. Amon 12, 9. Peterson, Beltoise, Cevert je 9, 12. Hill, Redman, Ganley, Reuteman je 4, 16. Andretti, de Adamich, Pace je 3, 19. Schenken 2, 20. Gethin, Merzario je 1.

Ausfälle:

Lauda wurde vor dem Start disqualifiziert, weil Mechaniker seinen March geschoben hatten. Bell schied nach einem Unfall während der Einführungsrunde aus.

3. Runde: De Adamich, Getriebeschaden.

6. Runde: Wilson Fittipaldi, Getriebeschaden.

21. Runde: Brack, von der Strekke gekommen.

22. Runde: Beltoise, Motorschaden.

25. Runde: Gethin, Aufhängung gebrochen.

52. Runde: Cevert, Getriebeschaden.

55. Runde: Peterson, wegen unerlaubter Mechanikerhilfe disqualifiziert.

66. Runde: Wisell, Motorschaden.

Einer ist immer der Erste

Unser Mann in Peking

heißt Ulrich Grudinski: Als erster Korrespondent einer mitteleuropäischen Zeitung ist Ulrich Grudinski am 11. August 1972 in Peking für die Frankfurter Allgemeine Zeitung akkreditiert worden.

Nach mehreren Asien-Reisen bis Korea, wo er die Revolution gegen Syngman Rhee erlebte, wurde Grudinski der erste Mittelost-Korrespondent der dpa. 1964 ging er als Südostasien-Korrespondent nach Djakarta und berichtete von dort unter teils abenteuerlichen Umständen über die letzte Machtentfaltung Sukarnos und seinen dramatischen Sturz. Er war im Oktober 1965 Augenzeuge des kommunistischen Putsches in Java und fuhr – mit dem militärpolitischen Korrespondenten der F.A.Z. Adelbert Weinstein – während des November-Massakers durch Bali. Nachdem er 1966 seine Zelte in Hongkong und Saigon aufgeschlagen hat, wurden der Vietnam-Krieg und die Friedensanstrengungen das Hauptthema seiner Berichterstattung aus Südostasien. Seit April 1969 war er Korrespondent der Frankfurter Allgemeinen Zeitung mit Sitz in Hongkong.

Bereits im Jahre 1964 hat ein F.A.Z.-Redakteur als einziger deutscher Journalist ein Pressevisum für einen längeren Aufenthalt hinter dem Bambusvorhang erhalten: Harry Hamm, der auch vor kurzem Gerhard Schröder auf seiner Reise durch die Volksrepublik China begleitete. Die beiden großen Reisen boten Harry Hamm die Gelegenheit, die Analysen und Wertungen in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung über das Reich der Mitte ständig durch den eigenen Augenschein zu ergänzen.

Mit der Einrichtung eines ständigen Korrespondentenplatzes in Peking wird die führende Berichterstattung der Frankfurter Allgemeinen Zeitung über die heranwachsende Großmacht im Fernen Osten noch weiter ausgebaut.



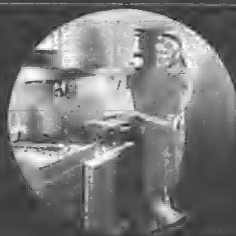
Frankfurter Allgemeine

ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND

Eine der großen Zeitungen der Welt

Freizeit: Camping · Wohnwagen · Wassersport

te-Caravans präsentiert

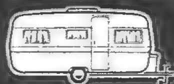


Die Familien-Freizeit Urlaubs-Wochenend-Familien-Freizeitspaß in te-Caravans. Innen komfortabel und praktisch eingerichtet – außen unverwüstlich durch nahtlose Polyester-Außenhaut. Extras sind direkt eingebaut. Dazu noch Werksnettopreise durch Direktverkauf. (Niederlassung ganz in Ihrer Nähe.)
Schreiben Sie uns. Der interessante Farbkatalog kommt kostenlos.



te-Caravans, 4330 Mülheim (Ruhr), Kölner Str. 37,
Telefon (02133) 480051-55

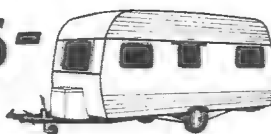
Der „ruhende Pol": Stahl!



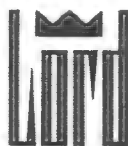


**In Wochen entsteht das Neue: Hochhäuser. Tragendes Element: Stahl. Wie bei Eriba-Caravans. Es ist was dran an unserem Konstruktionsprinzip! Farbkataloge kostenlos von Eriba-Fahrzeugbau
7967 Bad Waldsee, Postf. 29 C
Telefon 07524/5016**

Komfort Vierjahres-zeiten



Die Caravansaison dauert ein ganzes Jahr. Im Frühling, Sommer, Herbst und Winter bieten LORD- und MÜNSTERLAND-Caravans den „Komfort Vierjahreszeiten". Zu einem Preis, der zum Vergleichen reizt. – Wir schicken Ihnen gerne unsere Unterlagen.



Wilhelm Saure Wohnwagenwerke
4414 Sassenberg · Postfach 1210 B

und *Münsterland*

Schwedenqualität



ARCHIMEDES PENTA

**Schwedische Bootsmotoren
8063 Höfa 1 Postfach A**
Verlangen Sie kostenlosen Farbprosp.

Hier wohnt man gut . . .

ITALIEN

ALASSIO

Hotel Londra. Direkt am Meer. Ruhige Lage. Strandprom. Privatstrd. u. Kabine v. d. Hotel. Aufzug. Parkpl. Garage. Lire 4000—5000 alles inbegr.

ROM



HOTEL VICTORIA ROMA

Das führende Schweizerhaus allerersten Ranges, welches neuzeitlichen Komfort mit traditioneller Gastlichkeit vereint.
Ruhig und zentral gelegen überblickt das Hotel den Park der Villa Borghese

**Via Campania 41 ✆ 48 00 52
Telex 61212 H. A. Wirth**

„Orion-Wohnmobil, gebraucht, gesucht." Zuschriften unter Nr. 550. 60 609

Fiat 124, Bj. 70, TÜV 6.74, komplett mit Extras, VB 9000.–. Zuschriften unter Nr. 551. 60 610

Gelegenheit – Motorboot Katamaran, Mahagoni naturfarben, mit 100 PS Mercury Außenborder bestückt (100 Betriebsstd.), u. Hänger f. DM 7900.–, zu verk. Telefon 09 41 / 5 87 56. 60 576

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

---

Wo immer in d. **SCHWEIZ • CHALETS** und Ferienwohnungen zu **VERMIETEN**
Die umfassendste u. geprüfte Auswahl auf nationaler Ebene u. Verplichtung an traditionsgebundenen, individuellen Service. ? Wünsche ? Daten, Pers., Gebiet, Preiskl. Sofort, unverb., kostenlos, spez. Ihren Anforderg. entspr. indiv. Photo-Angebote.
RENT · AGENCE · SUISSE
Spezial-Vermietungs-Organisation
für die Gesamt-Schweiz
CH-1003 LAUSANNE · Gd-St-Jean 4
Tel. 0041/21/22 46 32 oder 22 46 31

Anzeigenschluß für Heft 23/72 ist am 20. 10. 1972

Der neue te-Zubehörkatalog kommt kostenlos

Mit Europas größtem Angebot an Caravan-Zubehör. Passend für alle Caravans zu einmalig günstigen Preisen. Lassen Sie sich noch heute den neuen te-Zubehörkatalog kostenlos kommen. Sie werden staunen.



te-Zubehörzentrale, 433 Mülheim (Ruhr), Kölner Str. 37, Telefon (02133) 48 00 51-55

DAS MOTORRAD bringt in Heft 21/72:

- ☐ **Internationale Sechstagefahrt in der CSSR**
- ☐ Letzter Grand Prix dieser Saison: **Nieto wurde auf Derbi in Barcelona Doppelweltmeister**
- ☐ **Test Honda 500**
- ☐ **Speedway-Weltmeisterschafts-Endlauf im Wembley-Stadion**

Das neue Heft ist ab 18. 10. 1972 im Verkauf

Auto Markt

Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte stets unter Angabe der Nr. an auto motor und sport, 7 Stuttgart, Postfach 1042

Zur Verbilligung der Insertionskosten führen wir diesen Hinweis nicht in den einzelnen Anzeigen auf.

Gewerbliche Anzeigen des Fachhandels sind mit einem „H" gekennzeichnet. Anzeigenabteilung

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Abarth

1300 Abarth OT, mit Simca-1200-Sportmotor, 6-Gang-Getriebe, TÜV 5.74, umständehalber zu verk. Tel. 0 61 21 / 42 93 84 bis 18 Uhr. 60 054

Abarth Skorpione, Bj. 71, günstig zu verkaufen. Tel. 0 21 51 / 39 97 48. 60 036

Alfa Romeo

Alfa Romeo 2000 GTV, 1.72, 19 500 km, verk. Privat, VB 12 500.– DM. Finanzier. mögl. Tel. 0 72 34 / 81 97 o. Chiffre 541. 60 534

Alfa 1300 Fastback, wenig km, ca. 6000.– DM o. Höchstgeb. Tel. 0 62 21 / 3 27 97. 60 247

Giulia Super, 103 PS, Bj. 11.69, 56 000 km, orange, unfallfr., vek. Tel. 0 24 33 / 25 62. 60 025

Alfa Romeo 1750 Spider, Bj. 69, n. Mot., best. Zust., Farbe weiß, 9fache Bereifg., Hardtop, Sportfelg., Ölwannensch., TÜV 8.73, zu verk. Tel. Frankfurt 74 90 37 oder 74 98 64. 60 070

Alfa Romeo 1750 GTV, Bestzust., Bj. 71, 40 000 km, Masch. gen.-überh., TÜV 74, VB 10 000.– DM. T. 0 67 47 / 61 27. 60 348

Alfa-Romeo 1750, US-Spider (Einspritzer), Bj. 7.70, 36 000 km, TÜV 6.74, unfallfr., scheckheftgepfl., n. Verd., weg. Familienzuw. zu verk. 9300.– DM. Tel. nach 17.00 Uhr 0 21 62 / 1 78 10, Geburtzky. 60 323

Alfa Romeo 1750, blau, Leder rot, Hardtop, Bj. 70, TÜV 9.74, 33 200 km, neu bereift, verk. günst. Daimler-Benz-Vertretung, Lippstadt. Tel. 0 29 41 / 45 12. 60 425

Alfa Romeo 1750 Berlina, Bj. 69, VB DM 5000.–. Tel. 02 51 / 24 75 50. 60 259

Berlina mit 145 PS, Bj. 9.69, Masch. 25 000 km, Kotfl. Verbr., Felg. 7 J 14, Bereif. 195/70 Hr 14, neu, Radio, Autom. Ant., Ölwannensch., optim. Leistungszst., v. Priv. f. 5700.– DM zu verk. Nehme Pkw in Zahlg. Tel. 04 31 / 2 32 48. 60 058

ALFA-ROMEO, 1750 Berlina, 6.1971, 22 000 km, für 7200.– DM u. MWSt. (Schätzpr.), abzugeb. Tel. 0 73 31 / 83 38. 60 253

Alfa Spider 1750, Bj. 68, 37 000 km echt, TÜV 2 J., VB 5200.– DM. G. Interthal, 6333 Braunfels/Wetzlar, Fürst-Ferdinand-Str. 24. Telefon bis 16.30 Uhr 0 64 41 / 73-707. 60 250

Alfa Romeo, 1750 GTV, 40 000 km, TÜV 6.73, ocker, Radio mit autom. Ant., 4 neue Bilsteindämpfer, 185 HR, 80%, Garagenfahrzg., nur als 3. Wag. gef., mit viel Extr. zum Preis von 8500.– DM VB. Tel. 0 67 22 / 23 01. 60 056

Lederlenkrad Interspeed 355 mm, 80.– DM; Delta-Staudruckkasten, DM 150.–; Ölsammelbehälter, 20.– DM. Tel. 0 61 42 / 5 58 48. 60 039

A. R. 1750, Spider FB, blau, Bj. 4.71, 35 000 km, Radio, VB 10 800.– DM u. MWSt. Tel. 0 77 34 / 66 35. 60 060

A. R. 2600, silbermet., gt. Zust., VB DM 3500.–. Tel. 0 87 61 / 22 89. 60 256

Giulia Super, rot, 12 Mon. jung, 1. Hd., nur Langstr., heiz. Hecksch., Rad., kompl. Halogenausst., Borranifelgen u. Kleber 185/70, VB 7800.– DM. Norbert Heuser, 4426 Vreden, Marienhook 7. Tel. 0 25 64 / 40 68. 60 249

Alfa Romeo Montreal, Vorführwg., Bj. 72, rot mit Radio, preisg. Michel Weber, 605 Offenbach/Main, Bieberer str. 213, Telefon 06 11 / 85 38 83. 60 064

1750 GTV, Bj. 71, 25 000 km, 6 J-Ronal-Felg. m. 185 HR 70, m. Hosenträgerg. u. Lederlenkr. Tel. 0 26 44 / 30 62. 60 257

Alfa Romeo, 1600 Spider Veloce, Bj. 66, 70 000 km, in best. Zust., an Liebhaber zu verk. Tel. 0 23 05 / 66 95 zw. 17 u. 18 Uhr. 60 038

Alfa Romeo Berlina 2000, Bj. Mai 72, 8000 km, alfarot, Radio Blaup. Frankfurt, elektr. Anten., ATS-Leichtmetallfelg., heizb. Hecksch., Nebellampen, Nebelrückl., Ölwannensch., 2500.– DM unter Neupr. zu verk. VB. Tel. 0 98 51 / 22 07 bis 18 Uhr. 60 047

1750 GTV, Bj. 71, 22 000 km, heizb. Heckscheibe, unfallfrei, für DM 10 900.– zu verk. M. Rinklin, 78 Frbg., Breisacher Str. 21, Tel. 07 61 / 3 36 42 o. 5 49 09. 60 267

Notverkauf, 1750 GTV, Bj. 70, TÜV 74, Koni, Radio, 30 000 km, DM 7900.–. Tel. 0 61 45 / 27 38. 60 069

4 Remotec-Alu-Felg., 4-Loch, bereift m. Pirelli CF 67, ca. 60%, 175 SR x 14", abzugeb. Festpr. 520.– DM. Kögler, 636 Friedberg, Gießener Str. 19. 60 620

Alfa-Giulia-Super 1600, Bj. 2.72, rot, Radio und and. Extras, 8800.– DM. Tel. 0 22 21 / 44 32 29 nach 18 Uhr. 60 251

Giulia Super, Bj. 65, TÜV 8.73, Mot., Getriebe Ia, für 1800.– DM. Tel. 0 91 88 / 2 53. 60 573

Wer verk. 4 Stück gebr. Cromodora-Felgen, Gr. $5^1/_2$–14, TÜV abgenommen, für Alfa Romeo. W. Grampp KG, 8700 Würzburg 2, Postfach 448. Tel. 09 31 / 2 20 26. 60 427

Bildschöner 1750 GTV, orig. 43 000 km, techn. und opt. einwandfrei, Erstlack okker, Cosmic F, neue Abarthanlage, Radio u. v. Extras, VB 7780.– DM. Tel. 0 26 63 / 3 39. 60 321

Alfa Romeo 1600 GT-Coupé, Bj. 65/66, 78 000 km, TÜV 73, für DM 2000.–, überholt, Halogen, Radio, Leder-Lenkrad, Lederausst., kein Rost, neu lackiert, VB DM 3500.–. H. Fink, 7142 Marbach, Kernerstraße 15, Tel. 0 71 44 / 59 30. 60 322

Alfa Romeo Montreal, neuwertig, unverzollt, DM 25 000.–. Inzahlungnahme, Sp.-wagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 394

Giulia Super, Bj. 71, 40 000 km, Radio, Bestzustand, VB DM 7100.–. Köln, Tel. 02 21 / 21 46 62. 60 037

Gelegenheit! Alfa Romeo 1750 Berlina, rot, Bj. 69, TÜV 74, 53 000 km, 4900.– DM. Alfa Romeo Spider 1300, blau, Bj. 69, TÜV 73, 57 000 km, 4900.– DM. Auto-Depot, Flensburg, Wilhelmstr. 1. Tel. 04 61 / 2 33 34. 60 255

Alfa-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwag. ges. Tel. Solingen 4 53 07. H 60 635

Alfa Romeo 1750 Spider, rot, April 71, 19 000 km, mit Extras, da Nachwuchs angekommen, für 12 000.– DM zu verkaufen. Tel. 0 21 23 / 60 98 96. 60 040

Alfa Romeo 1300 GTJ, dunkelblau, 25 000 km, Bj. 10.71, erstkl. Zust., heizb. Heckscheibe Michelin HR, 100%, f. 8700.– DM VB wegen Schulbesuch sofort zu verk. Diel, 643 Bad Hersfeld, Stettiner Str., bei Becker. Tel. 0 66 21 / 24 76, Sa. und So. 60 043

Alfa Romeo, 1750 GTV, Bj. 70, 36 000 km, mit vielen Extras, preisgünstig zu verk. Tel. 06 31 / 4 31 05. 60 048

Alfa G.S., TÜV 7.74, mit Lagerschaden, 1200.– DM und 4 Ronal 6 x 14. W. Klemend, 44 Münster, Gremmendorferweg 21. 60 072

Alfa Romeo, 2000 GTV, Bj. Sept. 71, km 13 000, Radio, 7"-Edelstahl-Felgen, Bereifung 185/70. VB 14 500.– DM. Telefon 0 61 23 / 44 05. 60 071

Gelegenheit: Alfa Berlina 1750, neuwertig, unfallfrei, Bj. 71, 16 000 km, rot, Dauerunterbodenschutz, Transistorzünd., Öltemp.-Manometer, Antenne, Garagenauto, VB 9250.– DM. Burkhart, Schwabach, Schillerplatz. Tel. 0 91 22 / 23 24 o. 09 11 / 8 19 36. 60 066

Alfa 1300 GTJ, rot, Bj. 71, 35 000 km, Ü.-Bügel, Konis, Radio; Achse: 8/41 o. 10/41, VB 9000.– DM oder Tausch gegen Gruppe-2-Auto! Tel. 0 55 22 / 21 24, ab 18.00 Uhr. 60 059

A. R. Giulia Super, Bj. 71, 35 000 km, alle Inspektionen, günstig. Tel. 0 72 25 / 38 49. 60 269

Alfa Romeo Giulia 1300 Ti, Bj. 7.70, TÜV 74, dunkelblau, 54 000 km, gut erh., für 5300.– DM zu verk., dazu 4 M + S/Spikes auf Felgen, DM 300.–. Tel. Amberg 50 45. 60 254

Einmalige Gelegenheit!
ALFA 1750 Berlina, Bj. 71, 32 000 km, TÜV 74, ATS-Felg., Sportlenkr., Radio, Bestzustand, wegen Heirat für 6500.– DM zu verkaufen. Reinhold Nickell, 5103 Aachen-Brand, Kapellenstr. 17. 60 695

ALFA-ROMEO-Gebr.-T. z. verk., Unfallw. ges. Tel. 07 11 / 60 60 86. H 60 688

Alfa-Romeo-Gebrauchtteile verk. Telefon 06 03 03 / 2 62. **Unfallwag.** ges. 60 687

Alfa-Unfallw. u. Totalsch. ges. T. 0 21 03 / 5 29 95 o. 02 11 / 68 24 46. H 60 643

Amerikanische Wagen

Amerik. Cabriolets, alle Mod. kauft bar T. Stuttgart 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 oder 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 676

Super Hit, amerik. Sportwag., Pontiac Firebird, 70er, 1. Hd., 6 Zyl., Knüppelschltg., Bestzust., f. n. 8950.– DM. Tel. 0 21 21 / 42 62 42. 60 383

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwagen. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Telefon 0 61 21 / 30 00 01.

AMX, Mod. 69, 2sitzer, viel Lader., 5,5 Ltr., 200 PS, Autom., Servo-L. u. -Bremsen, Diff.-Sp., 84 600 km gef., Preisld. 8400.– DM incl MWSt. Angeb. unt. Nr. 542. 60 535

Seltenheit, Pinto, 1600 ccm, Bj. 71, rotschwarz, 20 000 km, Radio, preisg. abzugeb. Tel. 0 70 32 / 67 22. 60 288

Javelin AMX, V 8, Fastback-Coupé, km 72 800, Neupreis 30 000.–, VB 20 000.– DM. Inzahlungnahme, Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 401

Cadillac

Type Deville, dunkelblau metallic, mit allem erdenklichem Komfort, sehr gepfleger Chefwagen, unfallfr., aus 1. Hand, von Priv. zu verk. T. 0 53 27 / 40 31. 60 270

Aston Martin

Suche Aston-Martin-Automatik. Telefon 0 62 35 / 6 77. 60 041

Aston Martin, mögl. Cabrio, geg. Barzahlung ges. Tel. 03 11 / 8 03 64 03. 60 694

Audi NSU



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für NSU 1000–1200+TT, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei ihrem Händler, Prospekt NSU 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postf. 5130

NSU-Zubehör preiswert vom FVV 2930 VAREL Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Audi NSU, verk. 4 neue Ronal-Felg., für Audi 90 S, 5½ J x 13, für 300.– DM. 60 293

RO 80, Bj. 70, gletscher-weiß, Colorglas, ZX, Radio, S-Gurte, Anhängek., bester Zust., zu verk. Preis 7000.– DM. W. Mayer, 7111 Künsbach, Tel. 0 79 40 / 84 50. 60 266

Verkaufe für TT/TTS, Trockenreifen: 4 Dunl.-Racing 3.75 x 8 x 12, Gummimisch. 350/970, Regenreif.: 5 Dunlop-Racing 4,50 x 12/970, alle auf Campagnolo-Elektron-felg., neuw. Tel. 0 73 81 / 21 65. 60 252

ALBERT-Sport- und Rennockenwellen 313 Grad für alle NSU 4-Zylinder.
ALBERT — Wörgl/Österreich,
Telefon 00 43-53 32-24 83

DKW F 12, F 102 Mot., alle Verb., div. Sportzub. extra zu verk. Tel. 0 64 51 / 2 29. 60 265

AUDI Coupé S, tibetorange, Bj. 3.72, 14 000 km, Neuw. 15 800.– DM, zu vk. f. 12 400.– DM VB. Anfragen werktags unt. T. 0 21 72 / 35 33 38. 60 061

Verk. NSU-Wankelspider, Bj. 1967, mit def. Mot., guterhaltenes Faltd. u. Hardtop. Neuteile: Kupplung, Getr., Transistorzündg., Lichtmasch. u. a., VB DM 1200.–. Tel. 0 60 43 / 22 61. 60 055

Verk. sämtl. Teile aus Unfall-TT-71, Cordinnenausst., Achsen, TTS-Luftfilter, sowie f. BMW 1,6 u. 2 Ltr., Doppelvergaseransaugbrücken u. vieles and. mehr. Dieter Seiz, Tel. 0 71 23 / 28 12 v. 9–18 Uhr. 60 053



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für AUDI Super 90, 100 LS, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei ihrem Händler. Prospekt AU 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

NSU 1200 TT, ca. 85 PS, Bj. 69/70, 19 000 km, tiefer gelegt, Kotflügelverbr., neu bereift, VVD, Lederlenkr., Ölkühler, neu lackiert. Preis: 4900.– DM. Tel. 0 67 01 / 4 29. 60 046

NSU RO 80, Erstzul. 3.72, 12 000 km, SSD, Radio, m. hohem Nachl. zu verk. Eintausch u. Finanz. mögl. (Chefwagen). L. Bachmeier, Audi-NSU Direkthändler, 543 Montabaur, Koblenzer Str. 76. Tel. 0 26 02 / 35 01. 60 423

Neue Preissensation
RÖMER 2000
Vollschutzhelm
Kopfgrößen 55/56, 57/58, 59/60, 61/62
Farben weiß/silber/rot/blau/orange
nur DM 189,– (inkl. MWST.)
Tagesleuchtfarbe orangerot
nur DM 199,– (inkl. MWST.)
RENNSPORT DEWE GMBH
46 Dortmund Tel. 85 13 02
Evinger Straße 232

Audi Coupé S, opalgrün, hellbraun Velours, 15 000 km, Zul. 1.72, Sicherheitsgurte von WA abzugeben. H. Kohlmeyer, 318 Wolfsburg, Wielandstr. 2. Tel. 0 53 61 / 22 37 50. 60 067

TT-Motor, 75 PS, 500 km, DM 1500.–, 4 **Stahlfelgen** 5½x12 + Conti TT 155x12, 0 km, DM 500.–. **TTS-Auspuff,** DM 100.–, **TTS-Ölkühler u. Thermostat,** DM 250.–; Thermostat DM 50.–. Ma. 06 21 / 79 54 35 ab 18 Uhr. Angebote unt. Nr. 544. 60 537

NSU TTS, Bj. 71, optimales Rennfahrg., SSD, rennfertig, ca. 90 PS, u. Extr., günstig zu verk. VB 7000.– DM. Tel. 0 71 21 / 4 18 93 bis 21 Uhr. 60 702

NSU/TTS, Rennversion, Wagenpaß, Mot. gen.-überholt. optim. erleichtert; 4 Dunl. Racing 3,75x8.00x12 auf Alu-Felgen, 4 Bridgestone-Regen; garantiert protestsicher!, sowie 2 Getriebe mit Differential, DM 6250.–. Emil Schlögl, 8601 Rentweinsdorf, Hauptstr. 101. 60 051

Preisgünstig NSU-TTS, Bj. 10.70, gelbgrün, ca. 90 PS, Schale, kl. Lenkrad, Radio, Koni-Fahrwerk tiefergel., Spurverbr., 6½ J-Felge, Flammrohr, Weber-Doppelvergaser, 13er Achsübers., Kotflügelverbreiterung, Ölkühler, Neupreis ca. DM 12 000.–, VB 5900.– DM. Peter Wallek, 5882 Meinerzhagen 1, Derschlagerstraße. 60 073

NSU, 1300 TT, Gr. 2, Zyl.-Köpfe defekt, für 4200.– DM. Tel. Bonn 4 16 47. 60 285

Austin



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für AUSTIN Mini-Cooper, MORRIS Mini-Cooper, und Cooper S, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt AUS 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Verk. für Mini, 4-LM-Felg., 5-Zoll-Bagglolli-Stella mit AVON-5.9-Bereifung. 3000 km gef.! Sziedat, c./o. Volksbank Meiderich eGmbH, 4100 Duisburg 12, Horststr. 13. 60 063

MINI COOPER S, Bj. 66, 52 000 km, 78 PS, versch. Extras, Mot. einwandfr., neu lackiert rot, für DM 3500.– zu verk. H. Schimpf, 7530 Pforzheim, am Waisenhausplatz 4. Tel. ab 19.00 1 36 20 o. Fa. Lupus-Einkaufsring Tel. 0 72 31 / 4 07 55 täglich. 60 042

Austin Morris 1300 GT, bronze yellow, zugel. 3.72, 9800 km, Radio, H 4-Scheinwerfer, Halog. Nebell., Bereifg. 4,5 J-12 Felg. m. Mich. X, außerdem 4 neue Cosmic-LM-Felg. 5 J, m. 5 neuen Goodyear GP-Reifen 155 HR-12, Kopfstützen u. n. mehr. Neupr. 9400.– DM, f. DM 6400.– abzugeb. Näheres Tel. 0 65 42 / 26 32. 60 258

MINI 1000, Bj. 68, Motor überh. TÜV-frei bis 11.73, sämtl. Zubeh. wie 5"-Dunlop-LM-Felg., Spur- u. Kotflügelverbr., Lederlenkr., 2 Hosenträgg., Heckwischer etc., zu verk. VB 3000.– DM. Tel. 0 26 31 / 6 16 00. 60 248

British Car Center H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Telefon 02 71–5 43 03.

2 x Froschauge, 2400.– DM. Tel. 0 53 41 / 2 27 59. 60 424

Unfall- und Schrottfahrzeuge gesucht. Tel. 0 21 41 / 67 56 51. 60 325

Mini 1000, Bj. 71, jedoch mit 1300 GT-Motor + Getr., Kopf bearb., Ölk., Spez.-Wasserk., LM-Felgen, Halogen usw., optimaler Zustand, aus 1. Hand, VB DM 6500.–. Tel. 07 81 / 65 18. 60 044

A. Healy-Froschauge, Bj. 1961, TÜV Dez. 72, neuer AT-Motor (2000 km), neues Faltdach, techn. einwandfrei, umständehalber für VB 1200.– DM abzug. (viele Extras). Tel. 0 61 50 / 32 42. 60 050

Rechtsgesteuert: Mini 1000, Bj. 71, 13 500 km, viel sportl. Zub., Bestzustand, VB 4800.– DM. Tel. 0 61 31 / 6 32 29. 60 062

Achtung! Schneller Mini 850, 75-PS-Mot., generalüberholt, gradverz. Getr., Schalt. wie bei Cooper. Weber-Doppel-Drehzahlmesser und sonst. Instrumente. Ü.-Bügel, 5,5-Felgen mit Dunlop Racing 4,50-7,00-10, Schalensitze, Lederlenkrad, Ölkühler, Bremsverstärker, 5-kg-Feuerl., 5 Übers. Viel Zubehör. Neupreis über 10 000.– DM. Für Slalom, Rennen, Rallye und Str. geeignet. Wegen finanziellen Schwierigkeiten zu verkaufen. Preis Verhandlungssache. Angebote unter Nr. 545. 60 538

Austin-Healey, 3 Liter, MK III, absolut letztes Baujahr, technisch und optisch la, gegen bar gesucht. Ang. unter Tel. 04 11 / 5 22 36 49. 60 057

Sämtliche Gebrauchtwagen verkauft Düsseldorf, Tel. 62 70 45. Unfallwagen ges. Tel. 65 18 29. 60 277

Motor + Getriebe 1300 Cooper „S", zu verkaufen. Angebote unter Nr. 540. 60 533

Austin Mini-Moke, Bj. 69, 35 000 km gel., gegen Höchstgebot zu verkaufen. Mindestpreis 6000.– DM. Angebote unter Nr. 547. 60 540

Austin-Morris-Mini-Gebrauchtteile z. vk. Unfallw. ges. T. 3 81 98, Krefeld, ab 17 Uhr 0 21 59 / 31 77. 60 659

3-Ltr.-Healey-Gebrauchtteile zu verkauf., Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43 / 25 86 oder 0 29 41 / 49 22. 60 640

Aus der interessantesten AUTOSCHAU der WELT

Auch nach der Auto-Party '72 sehenswert: Europas größtes Automobil-Angebot

ROLLS-ROYCE BENTLEY
Import · Service · Verkauf
Silv. Shad, Cabr, 70, m.blau, 34 000
Corniche, Cpé, 71, 18 000, m.grün
Silv. Shad, 70, 50 000, met.grau, Rad.
Silv. Shad, 68, met.beige, Autom.

Besonders wertvoll
Besonders der Kauf gebrauchter Exclusiv-Wagen beruht auf Vertrauen — garantiert durch die 2. Hand.

25 JAHRE

FERRARI
Alleinimporteur liefert jetzt Dino Spider und 365 GTC
365GTB, 72, 8000, rot, AirC, Radio
365GTB4, 70, 46 000, gelb, AirC, Rad.
330GT, 70, 48 000, silb, el. Fenster
330GTC, 68, 49 000, gelb, Leder

105 Mercedes-Auswahl
300SEL, 71, 24 000, m.silb, Bremsh.
300SEL, 70, 38 000, d.blau, Autom.
280SE, 71, 15000, m.grün, Autom, Rad.
350SLC, 72, 12 000, weiß, AirC, Schd.
350E, 71, 34 000, beige, Autom, Rad.
600, 70, schwarz, 4000, Autom, AirC.

RIVOLTA
Grifo und Lele vom Alleinimporteur
300, 66, met.türkis, Autom, el. Fen.
Lusso, 68, 57 000, gelb, Lenkh, Bh.
Rivolta, 67, silber, Lenkh, Radio
Grifo, 70, 33 000, met.rot, Bremsh.

Sonstige Fahrzeuge
Mas. Ghibli, 70, 30 000, met.grün
LMX, 70, 15 000, rot
Lamborgh. Espada, 71, 22 000, rot
Lamborgh. Miura, 70, 14 000, blau
Ford Torino, Cpé, 71, 45 000, m.beige
Opel Dipl., 71, met.grün, Autom.

JAGUAR
Jaguar XJ 6
E-Type ab Lager
XJ6, 71, 17 000, braun, Autom, Radio
XJ6, 70, 29 000, d.blau, Lenkh, Rad.
XJ6, 69, 54 000, dunkelgrün
E-Type V12, 72, 1000, silb, Lenkh.

Alfa Romeo
sportliche Elite aus Italien ab Lager
2000 Berl., 71, 18 000, rot, Radio
1750 Berl., 70, 7000, rot, 1. Hand
1750GTV, 71, 2000, weiß, 1. Hand
1300GTJ, 72, 5000, rot, preisgstg.

General Motors
vom größten deutschen Händler
Pont. Grand Prix, Cpé, 71, 19 000
Pont. Indge, Cpé, 70, rot, el. Fenst.
Chev. Impala, Cpé, 71, 30 000, m.br.
Cad. Sixtythree, Cabr, 64, 34 000 km
Oldsm. F98, 71, 40 000, schw, Autom.

VOLVO
das gesamte Programm mit 164-Einspritzer ab Lager lieferbar
142 d.L, 71, 6000, d.braun, 1. Hand
122S, 1965, weiß, 1. Hand
122S, 1967, rot, Textil

AUTO-BECKER DÜSSELDORF Suitbertusstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH · WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/343034

60 262

Autobianchi

AUTOBIANCHI
A 111 A 112
A 112 E A 112 Abarth
Alleinimporteur
Zentralersatzteilelager
Walter Hagen & Co. GmbH.
415 Krefeld, Pestalozzistraße 25
Tel.: 0 21 51/75 10 61 · FS: 08 53 463

ATS
ab DM 76,60 incl. MwSt.
TÜV-zugelassen
5,5 x 15 VW-Käfer
6 x 14 BMW, Opel
6 x 13 Capri, Escort, Opel
5 x 12 NSU TT
5 x 10 Mini
Leichtmetallräder
Das ATS-Niederdruckguß-Leichtmetallrad gibt es in den Größen 5 x 10 bis 9,5 x 15 Zoll. Zu beziehen über den Fachhandel.
ATS-GmbH., 6701 Bad Dürkheim-Industriegebiet, Bruchstr. 34, Tel. 0 63 22/40 04 + 5, Telex 0454701
Schweiz: N. Wilczek, Dipl.-Ing. E.T.H., Postfach 43, 8706 Feldmeilen, Tel. (0 51) 73 24 92

AN-Tuning
Kurze Achse f. A 112 (10x61 + 11x61)
Katalog für Tuningteile Fiat + Autobianchi-Modelle gegen 1,50 DM in Briefmarken. Bei Kauf Rückerstattung.
7887 Laufenburg/Bd. · Postfach 14

AUTOBIANCHI
powered by hubert hahne
4 Düsseldorf · Graf-Arlolf-Str. 41 · Tel. 0211/35 70 71

Sportleistungen beginnen mit **NGK-Hochleistungszündkerzen** — auch für Ihren Autobianchi Verlangen Sie kostenlosen Prospekt von NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für AUTOBIANCHI A 112 bis Fg. 0039500, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt AUT 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Autobianchi-Zubehör, preisw. vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Autobianchi A 112, Bj. 11.70, 35 000 km, Dreipunkt-Gurte, neu: Bremsen, Reifen u. Auspuffanl., sehr gepfl. Garagenfahrzeug, für 4600.— DM zu verk. Dr. Hans Thiel, 56 W.-Ronsdorf, Am Lohsiepen 24. 60 052

Harzheim
53 Bonn, Bornheimer Str. 33b
Tel. 0 22 21/65 77 65

BMW

Sonderangebot solange Vorrat:
ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für BMW 1800 nur DM 255,30, für BMW 1600 GT nur DM 219,80, für BMW 2000 C/CS nur DM 255,30. TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt). NÖLDEKE GmbH, Abt. BM 5 A/S, 775 Konstanz, Postfach 5130

ALPINA-KRAFTPAKET
Unser ALPINA-Kraftpaket verhilft Ihrem BMW 2002/TII/Touring zu noch sportlicherer Gangart. Es umfaßt folgende Verbesserungen:
Für BMW 2002 TII
150 PS-Einspritzmotor (i. T.)
Für BMW 2002
150 PS-Vergasermotor (i. T.)
Außerdem kompletter **ALPINA-Fahrwerkssatz** mit 5 ½ J x 13 Lochscheibenrädern, innenbelüfteten Bremsscheiben, Federbeinen mit negativem Sturz, Bilstein-Stoßdämpfern sowie Lederlenkrad.
Preis DM 4900,— incl. Umbaukosten und Mehrwertsteuer.
B. BOVENSIEPEN KG, 8938 Buchloe, Alpenstr. 37, Tel. 0 82 41/9 57

BMW 2000 TII, Touring, Bj. 2/72, 18 000 km, Neupreis 16 450.— DM, umsth. weit unter Neupr. zu verk. Tel. 0 68 38 / 22 83. 60 286

Echte Gelegenheit! 2800 CS, N.blau-met., Bj. 70, 50 000 km, TÜV 6.74, unfallfrei, techn. u. opt. Ia, viel Zubehör: Klimaanl., Radio, Colorscheiben, usw. Neupr. DM 30 000.—, für nur DM 14 800.— zu verk. Tel. 0 50 52 / 20 50. 60 246

BMW 3,0 S, Bj. 10.71, unfallbeschädigt zu verkaufen. Tel. 0 52 21 / 5 12 18. 60 356

ALBERT-Nockenwellen NB 310 für BMW 1600/2002, 130/160 PS/DIN, sehr schöner Teillast- und Leerlauf (serienmäßige Lagerpassung). NB 310/6 f. BMW 2500/2800 (serienmäßige Lagerpassung).
ALBERT — Wörgl/Österreich, Telefon 00 43-53 32-24 83

BMW 2002 TII, Gr. I, 145 PS, 2 Mon. alt, mit viel Zubehör, umständeh. zu verk. Tel. 02 41 / 5 87 21. 60 245

BMW-Motoren im AT, 1,6–2,0 Ltr. TI, 150 PS, Doppelvergaser, Tel. 0 91 31 / 6 53 06. 60 565

Suche BMW 2002 Ti und Tii, 2000 Tii od. 2500, 2800, möglichst gut erhalten, gegen Barzahlung. Ang. unter Nr. 521. 60 514

BREVETTI INTERNAZIONALI
Campagnolo
T-UP
Tel. 0811-185522 Alleinvertrieb für die BRD
Autozubehör G.m.b.H.
8000 München 19
Lazarettstraße 35
Campagnolo-Felgen aus ultraleichter Sonderlegierung — und nicht aus Aluminium — sind besonders leicht und extrem haltbar
Campagnolo-Felgen bieten folgende Vorteile: eine größere Geschwindigkeit — größere Stabilität — beste Ausgleichung — beste Steuerlenkung — geringerer Reifenverschleiß lieferbar für: Alfa, Autobianchi, BMW, Fiat, Ford, NSU, Mercedes, Opel, Simca etc.
Campagnolo-Felgen, TÜV-geprüft und -zugelassen, für BMW 5.50 x 13 — Opel 5.50 x 13. Weitere Typen werden z. Z. TÜV-geprüft

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

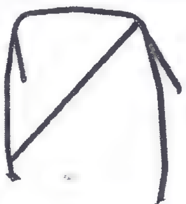
GÜNSTIGE GELEGENHEIT!
BMW-Alpina, 2002 Ti, 150 PS, Baujl. 6.72, 8800 km, orig. Alpina-Fahrwerk u. Kotflügelverbreiterung u. a. Extras, leicht unfallbeschädigt von Privat geg. Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 08 11 / 18 62 10 nach 20 Uhr oder 08 11 / 40 98 96. 60 009

KONI und BILSTEIN
Spezialstoßdämpfer
⅓ Anzahlung, 6 Raten. Bitte Type und Baujahr angeben. L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 6

BMW-Glas, 3 l, V8-Coupé, Bj. 10.67, TÜV 3.74, 77 400 km, DM 5150.–. Tel. 0 60 39 / 4 14 49. 60 372

Unfall-BMW, 3,0 Si, Bj. 72, 9500.– DM (Eintausch). Tel. 0 61 21 / 7 73 13. 60 281

ÜBERROLLBÜGEL
für 25 Wagentypen



Konstruktion und Material entsprechen der FIA-Vorschrift 1971

WIECHERS METALLBAU
307 Nienburg, Bahnhofstr. 6
Telefon 0 50 21/43 20

Chrom-Effekt-Lack
Für Felgen.
Wirkt sportlich.
Sieht aus wie Chrom.
Keine Silberbronze.
Sprühdose 9,90 DM.
Versand sofort per Nachnahme.
Auto-Sport-Zubehör GmbH, 46 Dortmund
Postfach 1221. Telefon 0231/818234-36

BMW V8, 3,2 Ltr., Bj. 62, 140 PS, Motor ca. 70 000, in sehr guter Allgemeinverfassung, jedoch Rostschäden am Längsholm, leider wegen Platzmangel gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 21 21 / 78 20 38. 60 035

BMW-2800-CS-Automatic, dunkelblau-metallic, viel Zubehör, 49 000 km, Festpreis DM 17 800.– inkl. MWSt. Telefon 0 71 41 / 8 20 20. 60 024

⌀ 195 mm
ib CARELLO Halogen Rallye-Scheinwerfer Typ Sirio N+F mit Abdeckkappe
Zu beziehen über den Fachhandel
INTERCONTI INDUSTRIEKONTOR GMBH
71 Heilbronn
Postfach 148
Sieger-wagen Rallye Monte-Carlo 72 war mit diesem Scheinwerfer ausgerüstet.

BMW GESUCHT
1602 1802 2002
jedes baujahr jede stückzahl
barzahlung sofortübernahme
hubert hahne
MOERS TEL 02841/22424

BMW-Touring 2000, inka, Bj. 4.72, 8600 km, Wärmeschutzgl., Nackenst., Dehzahlmesser, Garagenfahrzeug, von Werksangehörigem, zu verk. unter Nr. 537. 60 530

4 Felgen mit Spikes 174/14 für BMW 2800 CS, neuwertig. Neupreis DM 700.–, Verkaufspreis DM 350.–. Zu verkaufen unter Nr. 536. 60 529

Kaufvertrag
BMW 3,0 SI, Tundra-Met., SSD, Wärmeschutzgl., m. Nachl. abzug. Lieferzeit: sofort. Tel. 0 71 91 / 21 69. 60 033

BMW 1600 GT, Baujl. 11.68, km-Stand 55 000, 105 PS, Spitzengeschw. 200 km/h, umständehalber sofort zu verkauf. Tel. 0 22 61 / 5 11 03. 60 696

BMW 3,0 CSL
Baujl. 7.72, ca. 30 000 km, Lackg. gelb, Motor und Fahrwerk Tuning, 5-Gang-Getriebe, Radio-Stereo, Schalensitze, preisgünstig.
Daimler-Benz AG
Niederlassung Schwäb. Gmünd
7070 Schwäbisch Gmünd
Eutighofer Str. 59
Telefon 0 71 71 / 6 10 81
60 365

BMW Glas 3000, blau, Metall, AT 30 000 km, Lederausstattung, 4 Halogen, umständehalber günstig abzugeben. Strickmoden Bayer, 8000 München 2, Heimeranstr. 47, Tel. 08 11 / 50 65 17. 60 238

BMW 2002, Bestzustand, Bj. 70, orange, 55 000 km, Sicherheitsscheibe, Dreipunktgurt, Nackenstützen, Heckheizscheibe, 4 Winterreifen m. Felgen, DM 7200.– VB. Heinz Heller, 7801 Wolfenweiler, Kirchstr. 123 b, Tel. 0 76 64 / 4 48. 60 032

GS BMW 2002 Ti, Bj. 69/70, Motor 180 PS, 15 000 km, 5-Gang-Getriebe, Sperrdifferential, Kotflügelverbreiterung, 4 „7 J BBS-Felgen“ mit 195 HR 13, 4 „7 J ATS-Felgen“ m. Racingreifen und 5 „7 J-Stahlfelgen“, Bilstein, tiefer gelegt, negativer Sturz, Überrollbügel, Hosenträgergurte, Schalensitze, Sportauspuffanlage, Lederlenkrad, VDO-Instrumente, Cibie Weit- und Breitstrahler, Spoiler, innenbelüftete Bremsen. Sämtliche Änderungen Kfz.-Schein eingetragen. Fahrzeug generalüberholt, wie neu. Neupreis über DM 30 000.–, zu verk., VB DM 16 000.–. Paul Boos, 6202 Wiesbaden-Biebrich, Rudolf-Vogt-Str. 25. Tel. 0 61 21 / 8 67 29. 60 031

BMW 2002 ii, Bj. 6.71, 16 000 km gelaufen, bei 15 000 km neuer Motor. Drittfahrzeug, Spitzenauto der Gruppe 1, bisher keinen Wettbewerb gelaufen, 5-Gang, Sperre, SD, Schalensitz, Überrollbügel etc., Preis 10 000.– DM, evtl. Finanzierg. Telefon 0 21 26 / 31 31. 60 030

BMW 16 GT, Baujl. 69/70, gelb, ca. 30 000 km, TÜV 74, zu verkaufen. Kfl. verbr., 7 Zoll/F., Bielst., Ledl., Schalens., ca. 140 PS, 2000.– DM üb. Listenpr. Telefon 05 71 / 2 29 38, Rechnung bitte zuschicken. Fr. Kölling verl. 60 029

BMW 2002 Tii, 3 Mon. alt, viel Zubehör, DM 2000.– unter Neupreis. Tel. 0 63 32 / 41 81 Fr. Wehrle. 60 324

BMW 1602, Bj. 12.67, 35 000 km, Motor 10 000 km, 140 PS, 5-Gang, Farbe blau, Alpina-Fahrwerk, Spur- u. Kotflügelverbreit., 2 Recaro-Schalensitze, Überrollbügel, Reifen: 185 HR 13, Radgröße: 5½ J x 13, Preis nach Vereinbarung. Telefon 0 57 25 / 62 72 tägl. ab 18 Uhr. 60 703

Kaufe alle BMW. Tel. 07 11 / 60 50 85, Stgt., Hauptstätterstr. 88, Österr. Pl. 60 637

BMW 2002 TI ALPINA, Bj. 12.70, ca. 155 PS, 27 000 km, Kotflügelverbr., 7″Felg. 3tlg. 195/70 HR, Rennfahrwerk, Lederlenkrad, Radio, Schalensitz, Zusatz-Armaturen. Nur als Zweitw. gefahren. Neupr. 23 000.– DM, jetzt 14 900.– DM. Tel. 0 94 21 / 86 91 ab 19 Uhr. 60 095

Holländer kauft BMW-, Mercedes-, Porsche-, Opel-Unfallwagen und Totalschäden gegen bar zu Tageshöchstpreisen, komme sofort. Tel. 0 23 27 / 5 13 80. 60 670

BMW 2002 Alpina, Kotfl.-Verbr., 150 PS, Bj. 71, Schalensitze, Lederl., Leichtmetall-Felgen, heizb. Heckscheibe, 5-Gang-Getriebe, Sperre, Überrollbügel, 4 Spikes, zu verkaufen. VB DM 14 500.–. Tel. 08 31 / 2 21 05. 60 420

Von Privat **BMW-Turbo,** Bj. 1971, sämtl. Veränderungen, TÜV eingetragen, Preis 13 000.– DM, Cooper S, Masch. u. Tür neu, Preis 3000.– DM. Tel. 0 62 52 / 39 90 oder 73 03. 60 242

BMW 2002, Mod. 70, 45 000 km, ca. 130 PS, 5,5 g x 13 LM-Felg., 185/70 x 13, alles TÜV, RAD usw. 4950.– bis 5900.– DM. Tel. 0 88 51 / 52 73. 60 090

2002 ti zu verk., 170 PS, Kotflügelverbr., 7″ LM-FELGEN, alle Fahrw. verb. Überrollbügel, Sperre, v. Teile, a. einz. gegen Höchstgebot unt. Tel. 0 62 21 / 7 16 06. 60 244

2002 TI Alpina, Motor ca. 4000 km, 150 PS mit Garantie, sämtliche Armaturen, 90-l-Tank, Scheelsitze, 7″-Kotflügelverbr., 7″-Felgen mit 235-13,4 Cibie, H4, Käfer wird in Zahlung genommen. Helmut Schweizer, 3579 Gilserberg, Tel. 0 66 91 / 27 32 von Mo.–Fr., 8–17 Uhr. 60 022

ABARTH-Auspuffanlagen
⅓ Anzahlung, 6 Raten. Bitte Type und Baujahr angeben. L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 2

Der Zeit-Roboter
Ein automatischer Armband-Chronograph.



Er stoppt Zeit, zeigt Zeit, kontrolliert Zeit, vergleicht Zeit, addiert Zeit. Er läuft automatisch. Mit 17 Steinen. Ist wasserdicht und stoßgesichert. Der Heuer-Armband-Chronograph. Der Zeit-Roboter.

Heuer-Armband-Chronographen ab **DM 190,–**
automatische Heuer-Armband-Chronographen ab **DM 395,–**

HEUER
Prospekte bei
IWC-Uhren GmbH Deutschland
Abt. Heuer-Leonidas
6 Frankfurt/Main
Postfach 3034

Ein Begriff im Unterbodenschutz



Rechtzeitig verwenden und nicht verschwenden!

DR. RIEHM-UNTERBODENSCHUTZ-ALU
der Unterbodenschutz für neue und gebrauchte Kraftfahrzeuge.
DR. RIEHM-UNTERBODENSCHUTZ-ALU
enthält eine ideale Zusammensetzung, welche der Praxis gerecht wird.
DR. RIEHM-UNTERBODENSCHUTZ-ALU
trägt dazu bei, einen hohen Gebrauchtwagenwert zu erhalten. Als Hohlraumkonservierungsmittel besonders geeignet.
denn:
Die Auftausalze verursachten allein im Winter 1969/70 an Automobilen in der Bundesrepublik einen Wertverlust von ca. 1,5 Milliarden DM. Allein auf den Bundesfernstraßen werden jeden Winter einige 100 000 Tonnen Tausalz gestreut.
Bekannt durch hervorragende Testberichte führender Automobil- und Fachzeitschriften.
Hersteller:
DR. RIEHM Bitumen-Werk
DER SPRINGENDE PUNKT
3501 GRIFTE BEI KASSEL
TELEFON (0 56 65 GUXHAGEN) Nr. 2044
Nur echt mit diesem Original-Warenzeichen

MOTORSPORT- TUNING- u. RALLYE-ARTIKEL
Tuning-Kits, Weber-Vergaser, Ölkühler, Ölwannenschutz, Abarth-Anlagen, Sport- und Schalensitze, LM-Ronal-Räder, Bilstein-Koni-Stoßdämpfer, Sportfilter, Überroll-Bügel, elektr. Benzinpumpen, Kühler-Thermomatic, elektron. Zündanlagen, Spurverbreiterungen, VDO-Meßgeräte, Cibie-Scheinwerfer, Britax-Gurte, Sturzhelme, Nomex-Fahreranzüge — Wäsche — Schuhe und Handschuhe, Kartenbretter, Stoppuhren, Lederlenkräder, Tuning-Bücher, echte Lammpelz-Bezüge u. v. a. Sportfahrer-Sonderpreise
Auto-Zubehör, über 5000 Artikel, neuen Gratis-Katalog anfordern.



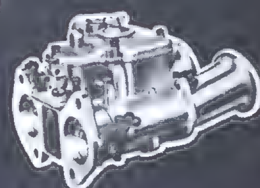
AUTO ALBRECHT Konstanz 11 Tel. 0 75 31/2 37 42 Telex 7 33 263

Leistungssteigerung durch NÖLDEKE WEBER-Vergaser

- große Elastizität
- lochfreies Beschleunigen
- wirtschaftliches Fahren
- erhöhte Spitze

Fahren auch Sie WEBER-Vergaser, den Vergaser der erfolgreichsten Rennställe der Welt. Ausführliche Informationen erhalten Sie bei jeder WEBER-Vertragswerkstatt. Verlangen Sie das kostenlose, neue Verzeichnis der deutschen WEBER-Vergaser-Kundendienste W 5

NÖLDEKE GMBH
7750 Konstanz
Theodor-Heuss-Straße 36
Postfach 51 30

VDO-DREHZAHLMESSER
12 Volt, 4 Takt, 4 Zyl. **DM 69,— inkl.** MwSt. Weitere VDO-Artikel auf Anfrage.
treptau racing
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

BMW

Suche Unfall-Touring. Biete 2002/69. Thomas Simek, 8182 Bad Wiessee, Auer Str. 17. 60 243

BMW 2002, Bj. 68, TÜV 11.73, Motor neu, mit 10 000 km Garantie, Lack neu (porsche-grün), Radio, VB DM 5600.—. Tel. 0 78 21 / 2 34 32. 60 021

3,2-l-V8-Motor, 160 PS, ca. 34 000 km, kompl. einbauf., preisw. zu verkaufen unter Tel. 0 27 32 / 44 94. 60 002

BMW 2800, Bj. 12.70, 32 000 km, SSD, neu bereift, wegen Übernahme eines Firmenwagens notgedrungen an schnell entschlossenen Käufer für 11 000.— DM abzugeben. K. A. Menzler, 4030 Ratingen, Bahnstr. 34, Tel. 0 21 02 / 2 52 73. 60 003

BMW 2500, 4900 km, hohlraumversiegelt, Radio, Sicherheitsgurte, heizb. Hecksch., leicht. Unfallschad. (Kratzer rechte Seite), DM 15 400.—. Wilhelm Brummer, 8 München 25, Heckenstallerstr. 169, Telefon 74 67 41. 60 023

BMW 3 L — Schnitzer, Bj. 1.71, 240 PS, gelb Sonderlackierung, 7"-Felgen, unfallfrei, techn. u. opt. einwandfrei, verkauft Kurt Distler, München 15, Zenettistr., Tel. 08 11 / 76 89 45. 60 013



Lederlenkrad MILLE MIGLIA

das Spitzenprodukt aus dem Hause Rennsport Müller. Lieferbar für alle gängigen Wagentypen, in gelochter oder ungelochter Ausführung, Speichen in Mattschwarz oder Mattsilber. Durchmesser 330 mm oder 360 mm. Verlangen Sie bitte ausführlichen, kostenlosen Farbprospekt. Preis komplett mit Nabe DM 138,— incl. MwSt.
Händler bitte interessante Angebote anfordern.

Rennsport Müller, 6580 Idar-Oberstein 2, Postfach 2518, Telefon 0 67 81/3 11 58, Telex 0426255

BMW 2002 Tii, Bj. 72, 33 000 km, 5-Gang, Sperre, SSD, get. Scheiben, beh. Heckscheibe, Radio Köln, 4 x Halogen Cibie, 4 Spikes auf Felgen (Barroni), 4 Ats, 6x7"x13 mit Reifen, 195/70 HR-13, Bilstein-Rennfahrwerk, Innen bel. Scheibenbremsen, Serienbereifung auf Felg. u. sonstiges Zubeh. zu verk. Neupreis 19 800.— DM. Ang. an R. Schaufler, 7582 Bühlertal, Denniweg 1. 60 018

SONDERANGEBOT
Tuningteile, Motoren, Vergaseranlagen, Nockenwellen für BMW u. FIAT. Liste anfordern! Telefon 08 11/88 64 65
H. Maier, 8 Mü. 60, Feichthofstr. 168

BMW 2002 Alpina-Renntourenwagen siehe Rennwagen Nr. 60 466. 60 467



Selt. Liebhaberstück, BMW V 8-Diesel (180 DB, AT-Motor, 43 PS). 70 000 km gel., SSD, Liegesitze, neu bereift, TÜV Nov. 1973, viele neue Ersatzteile, gegen Gebot zu verkaufen. Horst Hölscher, 419 Kleve, Stein-, Ecke Jägerstr. 26. 60 010

Weber-Doppelverg.-anl., 40 DCOE neu, 2002/ti, DM 700.— zu verkaufen. Telefon 07 11 / 54 20 15. 60 008

2002 ALPINA, Bj. 70, 48 000 km, 128 PS, opt. wie Gr. 2, s. viel nützl. Racingzubehör, wegen BW günstig abzugeben. Tel. 0 91 78 / 2 10. 60 019

BMW 2500
Bj. 69, 87 000 km, silber-met., über 4000.— DM nützl. Zubeh. wie: Sportfelg., Sperrdiff. sep., Anh.-Kupplg. abnehmb., SD, Spikes auf Felgen 90% u. v. a., techn. u. opt. hervorragend, 1. Hd., v. Privat zu verk., VB 8500.— DM. Tel. Mo.–Fr. 8–16 Uhr 09 41 / 5 10 70. 60 515

BMW 2002 Ti, Bj. 71, ca. 19 000 km, 5-Gang, Sperre, DM 9500.—. Tel. 0 60 74 / 65 55. 60 004

BMW 2800 CS, Bj. 12.69, silbermet., Geschäftsleitungswagen, bestens gepflegt, mit vielen Extras (elektr. SD, wärmedämmende Verglasung, Autoradio Köln usw.). Tel. 0 92 61 / 72 01. 60 017

BMW V 8, 3,2 Ltr., 120 PS, Bj. 56, TÜV 4.73, SD, blau/grau, sehr guter Gesamtzustand, zu verk., VB 2200.— DM. Telefon 0 72 31 / 3 15 72. 60 001

BMW 3,0 CS od. CSI, neu od. neuwertig, mögl. fjord-met., Schiebedach, geg. bar zu kaufen gesucht. Tel. 0 26 64 / 3 44 u. 83 58. 60 007

BMW 2002 ti, original Schnitzer-Motor u. -Fahrwerk, colorado, 150 PS, Bj. 70, 2 Schalensitze, Gurte, Halogen-Einsätze, Breitstrahler, LM-Felgen, 5-Gang, Diff.-Sperre, viele Zusatzinstrum., Verbundglasscheibe, heizb. Heckscheibe, autom. Blaupunkt-Radio mit Kassettenrecorder, km-Stand 50 000, techn. u. opt. einwandfrei, VB 11 500.— DM. Anfragen unt. Tel. 0 86 38 / 84 65. 60 005

BMW 3,0 CS, Bj. 6.72, 47 000 km, unfallfrei, SSD, polaris met., Stereoradio m. Kassette, elektron. Antenne, für DM 18 500.— + MWSt. zu verk. Tel. 0 26 64 / 3 44 + 83 58. 60 006

BMW 2002 Cabrio mit Überrollbügel
Bj. 71, 30 000 km, goldmetallic,
Bj. 72, ca. 8000 km, weiß,
günstig.
KAROSSERIE BAUR, 7 Stuttg.-Berg, Poststr. 40–62, Tel. 28 10 11. 60 421

4.37er Kurzhalsachse (2002 – 2002 Tii) mit 75%-Sperre, neuwertig; Racingreifen, Bridgestone auf 5"-Felge für Gr. 1, neuwertig; Schmitt-Goerke-Überrollbügel mit Zertifikat, preisgünstig zu verkaufen. Tel. 0 64 21 / 6 54 59 v. 11–23 Uhr. 60 239

BMW-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Kaufvertrag äußerst günstig abzugeben für 1 BMW 1802 u. 1 BMW 2002. Telefon 0 68 61 / 31 31. 60 475

4 **FPS-**Leichtmetallfelgen 5,5 + 13 mit Zubehör, **ladenneu,** Neupreis 690.— DM, für 460.— DM,
1 FÄCHERKRÜMMER, **ladenneu,** für 2002, Neupreis 388.50 DM, für 280.— DM zu verk. Zuschr. unt. Nr. 539. 60 532

2002 Tii, Bj. 7.71, dunkelbl., 145 PS, Koepchen-Motor, z. Zt. 20 000 km, 5-G., Sperre, 7"-LM-Felgen, 185/70 GP (eingetr.), Kotfl.-Verbr., neg. St., 2 Scheels., heizb. Hecksch., Colorgl., Hal.-Hauptscheinw., Weit- u. Breitstr. Blaupunkt-Ffm., 2. Lautsprecher, TÜV 74, H.-D. Gröls, 5481 Mayschoß, Tel. 0 26 43 / 2 89 a. Wochenende. 60 705

BMW 3200 CS Bertone, TÜV 6.74, best. gepflegt. Tel. 07 11 / 74 11 77 od. 65 90 01. 60 014

BMW 2002 Alpina
Bj. 68/69, Motor neu, 150 PS,
7"-ATS-Felgen, Kotflügel verbreitert.
Tel. 07152/21734
60 596

BMW-1602-Mot., 13 000 km, 950.— DM,
BMW-1800-Mot., 26 000 km, 850.— DM,
BMW-2000-Mot., 33 000 km, 1000.— DM,
BMW-1602- — 3,0-Getr. 250.— — 450.— DM, alle Teile mit Garantie. BMW-Gebrauchtwagendienst Hamburg, T. 04 11 / 39 33 06. 60 416

4 Alu-Felgen (FPS) 6 Zoll, für 2500/2800, komplett DM 350.—. Telefon 07 61 / 3 35 15 abends! 60 027

BMW 2000 Ti-Spezialmotor, gesch. Mahlek. E.-Kopf, 300°-N.-Welle, Weberverg., 800 km gelaufen, keine Rennen, ca. 150 PS, zu verk. Tel. 0951 / 3 30 02, tägl. ab 19 Uhr. 60 240

BMW-Unf.-Gebr.-Wagen ab 68, Tageshöchstpr., kauft Joisten, Köln Moselstr. 1, Tel. 21 33 53. H 60 667

Barankauf von Unfallwagen ab 69, 2tür., 4 Zyl., Tel. 0 71 41/3 13 92. H 60 668

BMW-UNFALLWAGEN ab Modell 68. Barankauf. Tel. 0 21 21 / 42 62 42. H 60 666

BMW 2000 CS Automatik, neuer TÜV, div. Extras, neue Hinterachse, sowie Getriebe. Preis auf Anfrage bei Autohaus Henzler, Nürtingen/Oberensingen, T. 0 70 22 / 66 68. 60 015

BMW-Gebrauchtteile — Verk. u. Reparat. Unfallwg. ges. Buchner, Koblenz, Tel. 02 61 / 3 33 37 o. 4 42 12. 60 665

BMW kauft bar, alle Modelle, Tel. Stgt. 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 oder 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 685

BMW 2500, Mod. 69, ca. 115 000 km, Sport-Fahrwerk, Sperre, neu lackiert, DM 6900.— (evtl. Inzahlungnahme). Tel. 07 61 / 3 35 15, ab 18 Uhr. 60 026

Bonito

Siehe unt. Rubrik „Sportwagen". Nr. 60 500. 60 501

Tausche 1 J. altes Karmann-Coupé mit v. Extras gegen Bonito, evtl. mit Motorschaden. H. Krumm, 5439 Stein, Hauptstraße 6, Tel. 0 26 67 / 2 29. 60 096

ft-Bonito, Bj. 71, 44 PS, 58 000 km, rot, VB 8000.— DM. T. 0 27 72 / 4 06 61 abends. 60 034

Borgward

Orig.-Ersatzteile, Austauschteile, Motoren f. alle Borgward-, Glas- u. Lloyd-Fahrzeuge, Bootsmotoren. Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 - 51 10 11, Telex 02 44 798

Borgward Isabella TS, Bj. 60, TÜV 5.73, zugelassen, zu verk., ca. DM 300.—. Tel. 07 11 / 69 80 78 ab 18.30 Uhr. 60 631

Borgward-Ersatzteile!
Für alle Typen, z. T. auch Lkw. Gebr. Teile halber Preis. Heuer, Hannover, Schraderstr. 9. Tel. 05 11 / 1 22 88. 60 419

Hansa 1100, Bj. 59, TÜV 9.74, 90 000 km, im best. Zust., Garagenwg., unfallfrei, M u. S-Reifen, zu verk. VB. Tel. 07 21 / 2 82 52. 60 241

Isabella Coupé, ausgez. Zust., Orig. km 72 000, TÜV 73, DM 2500.—. Tel. 08 41 / 6 92 92 o. 08 11 / 64 60 64. 60 012

Borgward Isabella Coupé, Bj. 58, ATM 14 000 km, Gürtelreifen, TÜV 10.73, Preis 2800.— DM. Tel. 0 50 62 / 6 28. 60 617

Unfallbeschädigtes Borgward Isabella Coupé, mit ATM 10 000 km, nur Blechschad. zu verk. Tel. 0 74 53 / 71 94. 60 089

Borgward Isabella TS Coupé, Bj. 61, TÜV 11.73 und Zweitw. als Ersatzt., in gutem Zust. für zus. DM 2 500.— zu verk. D. Walter, 605 Offenbach, Friedhofstr. 68. Tel. 06 11 / 83 46 19, bis 18.30 Uhr. 60 584

Isabella TS Cabrio, Bj. 1959, 1200.— DM. Tel. Köln 76 50 41, Mo.–Fr. 8–16 Uhr. 60 000

Verkaufe Isabella-TS-Coupé, Unfall, Bj. 7.61, sow. Zweit-Mot. u. -Getriebe, Karosserieteile, Vorderachsteile, Hinterachst., VB DM 500.—. Tel. 0 72 21 / 67 11 07 ab 19 Uhr. 60 020

Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte stets unter Angabe der Nr. an auto motor und sport, Stuttgart, Postfach 1042

AUTOZUBEHÖR
aktuell – preiswert – exklusiv

Mit unserem 80seitigen Katalog haben Sie das Fachgeschäft zu Hause. Sie können aus über 7000 Artikeln wählen!

Rallye-Artikel
Reifen
Fahrzeugteile
Werkzeuge
Camping- und Freizeitartikel



AUTO ZUBEHÖR FACHVERSANDHAUS WELLER
8 MÜNCHEN 40, POSTFACH 400160
TELEFON (0811) 368085-87

Noch heute
GRATISKATALOG
2
MAI 1972 – MAI 1973
anfordern

Buggy

DESERTER GT BUGGY



Bausatz ab Werk DM 2950,— inkl. TÜV abgen. Katalog anford. 3 DM

ALLEINVERTRIEB FÜR EUROPA:
FRANKY BUGGY BERLIN
1 Berlin 44, Hermannstr. 114, Tel. 6 87 48 16
VERTRIEB HAMBURG: Autohaus R. Kühn
2 Hamburg 28, Billhorner Deich 142, Tel. 78 51 46
VERTRIEB MÜNCHEN gesucht

maplex Super Buggy



Bausatz TÜV komplett **DM 3180,—**, Chassis verkürzen **DM 150,—**, Fahrzeug, metallic, Schalensitze usw., TÜV-frei ca. **DM 6350,—**

Bico Plast H. J. Bieber, 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Telefon: 02121/590373

BUGGY'S – APAL
und Bausätze zum Selbstbasteln
Wagner, Automobile TÜV-abgenommen
605 Offenbach/Main
W.-Leuschner-Str. 38, Tel. 06 11/85 48 24
Prospektmaterial DM 3,— in Briefmarken

·Buggy-Räder Preisliste anfordern,
Reifen-Heicker, 53 Bonn-Beuel, 0 22 21/47 53 47

Karmann 6 F Buggy, Bj. 70, TÜV 10.73, 40 PS, m. allen Extr. Neupr. 10 000.– DM, weg. Einberuf. f. 4800.– DM zu vk. Tel. 0 91 88 / 2 53. 60 572

Buggy Deseta GT 1500, Automatik, Bj. 72, viele Extras, Vorführwagen, 11 800.– DM inkl. MWSt. T. 03 11 / 6 87 48 16. 60 371

Chevrolet

Camaro-Cp. V 8, Bj. 68, rallye-silber, verzollt, amerik. Spezif., gegen Gebot ab DM 4000.–. Tel. 09 21 / 4 17 37. 60 080

Stingray, 7,4 Ltr., 8300 mls., Modell 72, alle Extras, zu verk. Evtl. Finanz. mögl., Inzahlungn. v. Ferrari Dino Spider 246 GT. Zuschriften unter Nr. 533. 60 526

Corvette Targa, Bj. 71, Automatic, 7,5 Ltr., Color, Servo, Stereo, 18 000 mls., VB DM 21 500.–. T. 07 11 / 69 82 23. 60 081

Stingray Targa, 15 000 mls., Ia-Zustand, s. günst. zu verk. Fischer & Berthold, Karlsruhe, Tel. 07 21 / 81 42 20. 60 085

Sportwagen Pavillon

Camaro V 8, Autom., LM-Felgen, DM 8500.–, Camaro 6-Zyl., Bj. 69, Klimaanlage, DM 9800.–. Inzahlungnahme, Sportwagen Pavillon, T. 08 11 / 40 83 31. 60 398

CORVETTE, Bj. 1969, 350 ca. in, 345 DIN, yellow Coupé with removable roof panels, new 8½ in. magnesium wheels with B. F. Goodrich T/A radial racing tires, 4-speed, AM-FM radio, tinted glass, electric windows plus more. Maurice H. Bunn, 7109 Züttlingen, Bergstr. 1. 60 706

Sting Ray- u. GM-Teile auf Lager. Tel. Hamburg 04 11 / 80 10 71. H 60 664

Citroen

Laufend gebrauchte Citroën
2 CV, Dyane, Ami 8, GS, D-Modelle und SM sowie Vorführwagen preiswert zu verkaufen.
Seibert & Söhne, Gebrauchtwagenabteilung, 66 Saarbrücken, Mainzer Str. 142, Telefon 06 81/3 04 88.

Citroën 15 CV, Bj. 53, 6 Zyl., 67 PS, TÜV 73, opt. u. techn. im Bestzustand. Meistbietend z. verk. Limit 3800.– DM. Zuschriften unter Nr. 534. 60 527

Citroën SM, Notverkauf, nur 8000 km gelaufen, Bj. 3.72, Luxusausführung, Klimaanlage, Radio, Neupreis 37 000.– DM, VB 22 500.– DM. Tel. 0 66 36 / 2 28. 60 237

Citroen-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

GS, Unfall, fahrbereit, DM 2000.–. Zuschriften unter Nr. 535. 60 528

Citroën SM, Bj. 71, sand-metallic, nur 15 300 km gelaufen, absolut neuwertig, mit Radio, Colorscheiben etc., 21 500.– DM incl. MWSt. Tel. 0 64 21 / 4 20 66, od. 2 39 34. 60 084

Citroën SM, Maserati, 5 Mon. alt, 10 000 km, blau-grün-metallic, Sonderausstattung innen, echt Leder, alle Extras, elektrische Scheiben, Klimaanlage, autom. Antenne. DM 27 000.– plus MWSt. (Neupreis 36 000.– DM) Telefon 0 44 71 / 45 39. 60 086

DAF

DAF-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

De Tomaso

Priv. verk. **Pantera**, 10 Monate alt, alle Extras, grün-met., Merc. oder Porsche werden i. Zahlung gen., Finanz. mögl., Tel. 06 21 / 51 58 11. 60 088

Mangusta, Erstzul. 4.72, 6000 km, neuw. Zust., als Drittwagen gef., VB 31 500.– DM. Zuschriften unter Nr. 532. 60 525

MANGUSTA
7000 km, 1 Jahr alt, unfallfr., 1. Hd., gelb. Tel. 0 71 52 / 2 17 34 gew.
Tel. 07152/21734 gew. 60 593

ACHTUNG! DE TOMASO „powerd by FORD"
Neuwagen, Vorführwagen und Gebrauchtwagen sofort ab Lager lieferbar
„Pantera", Mittelmotor V8, 5,7 Ltr., 241 DIN-PS, 0—100 in 6,6 s, 240 km/h
„Pantera GTS", 5,7 Ltr., 270 DIN-PS, 0—100 5,9 s, 260 km/h
„Deauville", Frontmotor V8, 5,7 Ltr., 270 DIN-PS, 0—100 7,6 s, 240 km/h
Zum Ausbau des Händlernetzes suchen wir Kfz.-Verkaufs- u. Service-Betriebe.
REGEHR Generalimport für Deutschland · 4 Düsseldorf-Heerdt.
Burgunder Straße 19—25, Tel.: 02 11/58 22 45 oder 58 22 29

Ferrari

FERRARI
Wir verkaufen nicht nur, sondern betreuen auch das ges. FERRARI-Programm dementsprechend.
Gebraucht- und Vorführwagen an Lager.
SCHAETZLE **FERRARI-Vertretung**
757 Baden-B., Hermannstr. 9-11, T. 07221/63355

Ferrari 365 GT B 4, Daytona, 25 000 km, Bj. 71, Klimaanl., etc. DM 49 000.–. Ferrari 365 GT C, Bj. 70, 30 000 km, DM 28 500.–. Ferrari 330, Mod. 68, 34 000 km, Mot. 2000 km, DM 23 500.–, alle Fahrzeuge im Bestzustand, werkstattgepr., Finanzier. u. Inzahlungn. mögl. Ing. Wabbel u. Gottmann Kfz. Tel. 0 23 31 / 8 51 26, o. 0 23 32 / 1 46 63. 60 367

AUTO-BÖRSE
sucht dring. 100 Mercedes, BMW, Porsche, Opel, sämtl. ital. + engl. Pkw, alle amerik. Wagen u. sonst. gegen sof. Barauszahlung.
AUTO-BLIEDERHÄUSER GmbH,
7 Stuttgart 1, Seidenstr. 31–33,
(bei Konzerth. Liederhalle)
Tel. 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 täglich 22 49 73 / 29 13 24 tägl. 9–17 Uhr, o. Tel. 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 674

FERRARI 330 GT 2 u. 2, Bj. 66, Neupr. 85 000.– DM, als Zweitwag. gef., 67 000 km, TÜV 1974, ist jetzt für DM 8000.– überholt worden, in best. Zust. zu verk. VB 15 000.– DM, o. evtl. Tausch gegen Mercedes SL Autom. Tel. 0 54 72 / 21 51. 60 097

Ferrari Dino GT 246, Bj. 71, Colorsch., weit. Zubeh., günst. zu verk. Preis VB. Inzahlungn. mögl. Tel. 08 21 / 2 36 49. 60 412

Ferrari Dino, Bj. 71, verkauft Tel. 02 11 / 33 57 83. Eintausch mögl. 60 291

Ferrari 365 GTC, Bj. 1972, 5000 km, DM 10 000.– unt. Neupreis zu verk. Telefon 0 24 02 / 47 71. 60 074

Dino 246 GT, 7.71, 11 500 km, Zweitwg., excell. Zust., neu bereift, nur weg. bes. Umstände abzugeb. Tel. ab 16.30 Uhr 0 23 73 / 69 83. 60 116

Ferrari 365 GTC, Bj. 69, orig. 37 000 km, i. A. Fa. Kienzle, Tel. 08 21 / 7 52 16. 60 363

Ferrari 330 GT, 2 u. 2, in allerbestem Zust., weg. Neukauf eines Ferraris abzugeb. VB 15 000.– DM. Tel. 0 21 24 / 5 23 26. 60 112

Lamborghini Miura S, Mod. 70, 20 000 km, Colorscheib., Radio-Stereoanl., 1. Hd., gar. unfallfr., zu verk. Preis VB. Inzahlungn. mögl. Tel. 08 21 / 2 36 49. 60 413

Fiat

Hardtops für Fiat Spider 850, einfach o. 3teilig.
Für Fiat Spider 124, 3teilig.
KÜRBLER · 8114 Uffing 30 · Tel. 0 88 46 / 2 93

Modernes FIAT-Zubehör
Karosseriewerke Weinsberg GmbH,
7102 Weinsberg, Postfach 1169

Fiat-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für FIAT 500 D, 500 F, 600 D, 770 Jagst, 850 Lim., 850 Coupé + Spider, 850 Sport-Coupé, 850 Spezial, 1100 D N.T. Export, 1100 R, 124, 124 Spider, 124 Sport-Spider, 1400/1600, 124 Coupé 1400/1600, 124 S, 125 S, 125 b. Bj. 68, 128, 1500 C, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt FI 5 A bei NOLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Fiat 128 Slalomübersetzung, Überrollb., Recarorenns., Doppelvergaseranl. z. vk. Tel. 0 23 89 / 27 10 ab 19 Uhr. 60 104

Fiat Dino, Ferrari-Coupé, Bj. 69, 1. Hd., unfallfr., weiß, rote Innenausst., Radio, elektr., Scheiben, neue Reiben, verkstattgepfl., f. n. 10 500.– DM abzugeb. Jung, 5 Köln 91, Bevingsweg 1. Telefon tagsüber 63 38 98 u. abends 61 37 84. 60 115

FIAT 124 Spider, Bj. 8.68, weiß, 69 000 km, unfallfrei, 1. Hd., Bestzust., VB 4300.– DM. Schmidt, Garmisch, Partnachauen 8, Tel. 0 88 21 / 45 75. 60 108

Hardtop für Fiat 1500 Cabrio **zu verkaufen.** Tel. 0 23 58 / 3 57. 60 079

FIAT
Ständig reichhaltiges Angebot von Dienst- u. Vorführwagen des gesamten FIAT-Lieferprogrammes, werksseitig überprüft. Deutsche Fiat AG, Niederlassung, 6230 Frankfurt 80, Mainzer Landstraße 581, Telefon 06 11/38 02 28

Fiat 130 A, Vorführwagen, Bj. 4.71, km 13 600, Alu-Metallise-silber, athermische Scheiben, Automatik-Getr., Tel. 0 86 34 / 3 55. 60 092

FIAT 125, rot, Bj. 71, 20 000 km, heizb. Hecksch., Drehzahlm. u. Stahlschiebed., VB 5500.– DM. Albert Luft, 7101 Biberach, Altnachtstr. 6. Tel. werktags von 8 Uhr bis 16.30 Uhr 0 71 31 / 88 71 App. 322. 60 078

FIAT-500-Spezialmotor, 650 ccm, 400.– DM, Getr. 100.– DM, zu verk. Zuschr. unt. Nr. 519. 60 511

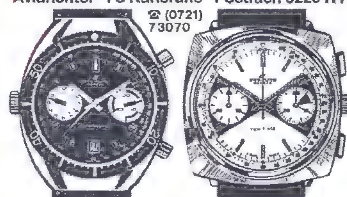
ALBERT-Sport-Nockenwellen für Fiat 850 (305 Grad), 68 PS/DIN, auch Fiat 125/124/128 (300 Grad).
ALBERT — Wörgl/Österreich,
Telefon 00 43-53 32-24 83

TIEFERLEGUNGSSATZ
für die Hinterachse, für FIAT 127, 128, Rally, Coupé, AUTOBIANCHI A 112, kpl. m. Anleitung 20 mm = 49,50, 40 mm = 59,50, 60 mm = 69,50 inkl. MwSt. zuzüglich NN + Porto.
OTTO ZINNER, Rallye Shop
6906 Leimen, Nußlocher Straße 32

Gebrauchtteile für alle Fiat-Cabrio H
Telefon 0 71 21/3 37 81 tägl. von 17—19 Uhr.



Faszinierende Uhren
24seit. Farbkatalog gratis!
Jetzt können Sie sich einen dieser berühmten Schweizer Präzisions-Chronographen leisten! Der entgegenkommende Aviarichter-Zahlungsplan ermöglicht Ihnen schon morgen den Besitz einer exklusiven Spezialuhr, die Sie Ihr Leben lang begeistern wird. Rückgaberecht. Weltgarantie. Werksservice. Verlangen Sie sofort mit Postkarte Ihren Gratiskatalog von
Aviarichter · 75 Karlsruhe · Postfach 5225 RT
☎ (0721) 73070





Ich bin umgezogen!
Jetzt in neuen Geschäftsräumen mit modernsten Werkstattanlagen.
An der Autobahn Neuß-Köln, Abfahrt Norf, gelegen.
Information und Bezugsquelle für
AUDI - NSU
Verkauf – Service
Solex-Sportvergaser-dienst,
KONI-Spezialwerkstatt
APG-Kraftstoff-pumpen-Service
VEEDOL-Pflegedienst
Manfred Kilian,
4040 Neuß-Erfttal,
Schellbergstraße 23
Telefon 0 21 01 / 4 10 56-58

AUTORADIO
neueste Modelle

Ludwigshafen	DM 133,20	Philips Sprint	DM 133,20
Mannheim	DM 164,30	Autoradio Cassetta	
Münster	DM 189,81	Stereo	DM 443,—
Essen	DM 203,13	Stereo Abspieler 2607	DM 155,—
Frankfurt	DM 259,74	Becker Mexico	
Coburg	DM 366,30		DM 379,—

Alle Preise incl. MwSt. Laufend Sonderangeb.! Bei Bestellung Fahrzeugtyp angeben. Prospekte auf Anforderung kostenlos.
F. B. Autoradio GmbH, Abt. ams, 5 Köln 1, Eifelstraße 68, Telefon 02 21/32 21 56

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

SPOILER durchgehend aus einem Stück nur vorn. Manta/Ascona DM 178,—; Capri/Escort DM 178,—; Porsche DM 178,—.
treptau racing
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

Fiat

FIAT 125 S, 4. Jan. 72 zugel., Garagenwagen, 40 000 km, nur Langstr. gefahr., mit folgenden Extras: Drehzahlm., Blaupunkt-Radio, heizb. Hecksch., Verbundglas-Windschutzsch., S-Gurte, Hohlraumversiegelung u. Dauer-Unterbodenschutz, 4 Spikes auf Felg., Weg. techn. u. opt. 100%, Finanz. mögl., Neupr. 10 250.— DM, Basispr. 6800.— DM. Tel. ab 18 Uhr 0 89 02 / 7 50. 60 229

Fiat 128 Rallye, 67 PS, 160 km/h, mit Anhängerkuppl., 2farbig (rot/schw.), bildschön, ALU-Felg., SSD, S-Gurte, Bodenteppiche, Heckscheibenheiz., ½ Jahr alt, 9500 km gel., werksgepfl., la Zust., Standort Heilbronn, Neuw. 8750.— DM, 20% unt. Neupr. Zuschr. unt. Nr. 531. 60 524

FIAT 130 A,
10.71, ca. 12 000 km, graumet., Automat., LMF, heizb. Hecksch., Servol., DM 14 500.— einschl. MWSt. Finanzierungsmögl.
Fiat 130 A, 1.71, ca. 22 000 km, silbermet., Ausstattg. wie oben, DM 13 500.— einschl. MWSt. FIAT-DAMKE, 466 Gelsenk.-Buer, Tel. 7 30 91 / 92 / 93. 60 414

Fiat 128 Rallye, rot, 10 000 km, werksgepfl., zu verk. Werner Braun, 7101 Kochersteinfeld, Möglinger Str. 12. 60 114

128 Motor, 2000 km, DM 850.—, 128er Sportgetr. 11/53, DM 550.—. Tel. 0 67 81 / 2 73 44 o. 4 21 81. 60 236

Gelegenheit — 850 Spider, rot, Bj. 69, werkstattgepflegt, 58 000 km, DM 3300.—. Peter Fuess, 8416 Hernau, Birkenhof, Tel. 0 94 91 / 5 16. 60 228

Fiat-850-Sport-Coupé, Bj. 69, 33 000 km, Garagenwagen, umständehalber zu verkaufen. Renate Maiwald, 597 Plettenberg, Brockhauser Weg 20. 60 231

Fiat 124 Coupé, rot, Bj. 69, TÜV 8.73, ATM, Radio, Gurte, 5-Gang-Getriebe, 4 Spikes, gut erhalten, zu verkaufen. Tel. 09 11 / 69 27 61, DM 4900.—. 60 093

Unfall-Fiat-Dino, Bj. 68, TÜV 74, ocker, hinten rechts beschädigt, noch fahrbereit, DM 4500.—. Tel. 0 61 42 / 5 28 03 Rüsselsheim. 60 103

6"-Felgen und Sportblattfeder, für Fiat 128 zu verkaufen. Tel. 0 21 31 / 59 03 37. 60 100

Fiat 124 Coupé, Bj. 1970, TÜV 8.74, Radio, ca. 35 000 km, div. Zubehör, preiswert zu vk. D. Schneider, 7100 Heilbronn, Jahnstr. 4. T. 0 71 31 / 5 41 60. 60 707

ib Die ideale Lösung: Radio-Einbaukonsolen aus Holz u. Metall m. Radioausschnitt u. Lautsprecher. Lieferbar für 100 verschied. Kfz.-Typen. Nur durch den Fachhandel INTERCONTI INDUSTRIE-KONTOR GMBH 71 Heilbronn Postfach 143

Gelegenheit — Fiat 600, Mot. 850, div. Extras, opt. Fahrwerk, 150 km/h, TÜV 73, VB DM 1300.—. Tel. 0 91 31 / 3 67 72, 19 bis 21 Uhr. 60 106

Suche Hardtop für Fiat 1200 Cabrio, Bj. 62. Ang. mit Preisvorstellung an Erwin Bonk, 4705 Pelkum-Herringen, Mittelstr. 11. 60 117

SIATA 850 SPRING, Bj. 68, 1. Hd., km 70 000, techn. gut, ca. 2500.— DM. Eichler, 8035 Gauting, Würmufer 23. 60 091

Fiat Dino, Bj. 68, 52 000 km, 9500.— DM, Fiat Dino, Bj. 68, 47 000 km, 10 500.— DM. Inzahlungnahme, Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 397

Zu verk. Fiat 125 Spezial, Bj. 1969, 100 PS, 5-Gg.-Getriebe, in sehr gutem Zustand, VB 4000.— DM. Rudi Fichtl, 7157 Murrhardt, Fornsbacher Str. 47. 60 709

Fiat 1500 C, in gutem Zustand, 75 PS, Auto-Radio, 4 Sommerreifen neu, 2 Winterreifen neu, TÜV 73, Pr. 1000.— DM. Zuschr. unt. Nr. 558. 60 708

Welche Fiat-Werkstatt möchte sich von Ladenhütern trennen und ihre **Toppolino 500 C**-Ersatzteile billig an Studenten (Toppolino-Liebhaber) abgeben? Nusser, 1 Berlin 51, Genfer Str. 39. 60 099

Ford

FORD GESUCHT
alle taunus- und capri-modelle
ab baujahr 69
barzahlung sofortübernahme
hubert hahne
MOERS TEL 02841/22424

Ford Capri 2300 GTXLR, 125 PS, orangegelb, 51 000 km, SSD, Radio, 6"-Cosmic, Lederlenkr., Doppelrohrausp., 4 Spikes, tadelloser Zustand, VB DM 8600.—. Tel. 08 41 / 6 90 21 / 5 Hr. Ginal od. 0 89 02 / 4 86 ab 19.00 Uhr. 60 121

Ford Mustang V 8, Automatik, Motor 19 000 mls. gefahren, getönte Scheiben, Radio, neu bereift usw. Fischer u. Bertholdt, K'he. Tel. 07 21 / 81 42 20. 60 234

Rennversion Capri 2600 RS, Straßenzulassung, umständehalber preisgünstig f. DM 15 000.— zu verkaufen. Tel. 0 22 02 / 73 48 oder 73 40. 60 268

Wenn Scheibenbremsen quietschen, ist das kein Vergnügen. Auch nicht bei Ihrem FORD. PLASTILUBE hilft zuverlässig und dauerhaft. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder die Alleinvertretung Schillings & Strobel GmbH, 708 Aalen, Weidenfelder Straße 11, Telefon 0 73 61/20 85

Ford Mach I, Erstz. 17.5.72, gelb-schwarz, 12 000 km, Stereo, Raum-Air, preisgünstig abzugeben. Tel. 0 70 32 / 67 22. 60 287

Ford-Thunderbird-V-8-Maschine mit Getriebe in einwandfreiem Zustand zu verkaufen. Tel. 0 23 35 / 7 16 91. 60 590

Sonderangebot solange Vorrat:
A B A R T H-Hochleistungsauspuffanlagen für FORD 12 M P 4 nur DM 145,40, f. FORD 17 M P 3 nur DM 145,40. TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt). NÖLDEKE GmbH, Abt. FO 5 A/S. 775 Konstanz, Postf. 5130

Bildschöner Mustang V 8, Bj. 67, blaumetallic, in einwandfr. Zustand, Colorscheiben, für nur DM 5900.— od. Höchstgebot sofort abzugeben. Näheres Telefon 0 60 45 / 12 95 od. Zuschriften unter Nr. 530. 60 523

Ford Mustang T 5, Sportsroof, 5,7 Ltr., 202 PS, rot-metallic, Bauj. 1971, zu verk. Tel. nach 18 Uhr 0 21 51 / 3 85 90. 60 566

4 Stck. 7 x 13 Minilite, gebr. 900,—
Reifen-Heicker, 53 Bonn-Beuel, 0 22 21/47 53 47

Achtung, Umbau für Escort-Pokal 73, Escort GT u. Sport, Ford Ossenschmidt, Tel. 0 54 22 / 7 35. 60 370

Ford-Capri-Vertrag mit DM 500.— Nachlaß abzugeben. Typ und Ausstattung n. Wahl. Tel. 0 70 22 / 25 95 oder 51 06. 60 101

NGK Sportleistungen beginnen mit **NGK-Hochleistungszündkerzen** — auch für Ihren Ford
Verlangen Sie kostenlosen Prospekt von NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

Taunus-GT-Coupé, 2,0 l = 90 PS, ca. 36 000 km, maisgelb u. schwarzes Kunststoffdach. VB DM 7400.—, zu verkaufen. Tel. 02 81 / 2 90 53. 60 077

20 MTS, Bj. 1966, 82 000 km, Zweitwagen, 4-Punkt-Sicherheitsgurt, 4 Spikes 4 V10 GT 175x14, 2 Halogen, TÜV April 74, techn. und opt. Bestzustand, VB DM 2900.—. T. 0 97 21 / 74 90 ab 19 Uhr. 60 075

Ford-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Capri ab 125 PS gesucht. Auch Wespentaille. Detaillierte Angebote an M. Spiralke, 6202 Biebrich, Breslauer Str. 77. 60 105

4 neue Ronal-Felgen, 6 J x 13, preiswert zu verk. Tel. 0 49 44 / 28 77. 60 110

ALBERT-Sport-Nockenwellen f. Ford V 4, V 6 und Escort z. B. im Serienmotor des 23 M RS — 144 PS/DIN.
ALBERT — Wörgl/Österreich,
Telefon 00 43-53 32-24 83

MUSTANG T 5, Erstzul. 5.72, 14 000 km, mit allen erd. Extras, DM 15 000.— VB. Tel. 0 21 21 / 44 71 17. 60 131

Mustang T 5, Fastback, Bj. 66, TÜV 9.74, gepfl. Zustand, Reifen neu, Radio-Tonb., VB DM 6800.—. G. Buhl, 85 Nürnberg, Peyerstr. 39. Tel. 09 11 / 77 55 59 7–19 Uhr. 60 109

Gelegenheit! Capri 2600 GTXLR, ca. 140 PS, 21 000 km, Bj. 10.70, TÜV 2.74, Sonderlack, RS-Look, RS-Auspuffanlage, 6 J-Alu-Felgen, neubereift, Spoiler, Unterbodenschutz, Stereoanl., elektr. Antenne, SO-Lederdach, heizb. Heckscheibe, RS-Lenkrad, 4 Spikes mit Felgen, Neupreis über 16 000.— DM, Festpreis 8900.— DM. Tel. 0 22 81 / 13 07. 60 111

TURBO-CAPRI, 2,3 Ltr., 180 PS, Bj. 12.70, RS-Ausführg., 15 000 km, von Privat sehr günstig zu verkaufen. Tel. 06 11 / 4 00 51. 60 233

Ford Mustang 302-2 V, 8 Zyl., 152 PS, Bj. 4.70, Air-Condition, Stereo, met.-blau versieg., breite Winter- u. Sommerreifen neu, gen.-überh., techn. + opt. einwandfrei, 13 500.— DM. Tel. 07 11 / 47 55 19 od. 07 11 / 7 81 72 54. 60 704

Ford Mustang, Cabriolet, Bj. 68, TÜV 7.74, Bestzust., Radio, Tonband, Stereoanl. u. weit. Zubehör verk. Tel. Ratingen 3 14 88. 60 235

Escort 1300, Bj. 69, 48 PS, 31 000 km, Kotfl.-Verbr., hi. tiefer, Ronal 7" 13x175 SR 13, alles neu, Zacksp.-Lackier., VB 5400.— DM. Dieter Wagner, 4972 Löhne 3, Kampstr. 90. 60 130

4 FPS-Leichtmetallfelgen für Capri und Taunus 6 + 13 mit Zubehör, **ladenneu,** Neupr. 790.— DM, f. 480.— DM zu verkaufen. Zuschr. unt. Nr. 538. 60 531

RALLYEKONSOLE Typ I
Spezialanfertigung für Ford Escort. Praktisch, formschön und stabil. Saubere Holzverarbeitung DM 90,— inkl. MwSt. ohne Instrumente.
Firma Fischer, 465 Gelsenkirchen, Postfach 631 60 094

Ford T 5 (Mustang) Mach I, Automatik, Servolenkung, Sportschaltung, Radio, klappbarer Rücksitz, DM 12 500.— + MWSt. Ford-Gerstmann KG, Oberhausen, Wehrstr. 17–33, Tel. 0 21 32 / 2 00 81. 60 410

Ford Capri 2600 GTXLR, Neupr. 20 000.— DM, für 12 900.— DM inkl. MWSt., km: ca. 24 000. Neben vielem Zubehör hat der Wagen u. a. Automatik, Sonderl., Heizscheibe, 2 Cibie-Breitstrahler, Zusatztank, Kunststoffhaube, 2 Schalensitze, Verbundglas. Kress + Hansen, 228 Westerland-Tinnum (Sylt), Tel. 0 46 51 / 50 05, Telex 22 218. 60 368

Ford-Mustang-Gebrauchtteile
zu verk. Unfallwagen ges. Tel. 0 67 71 / 2 76 od. 0 67 41 / 74 44, H. Maus. 60 568

Ford Escort 1300 GT Gr. 1, Bj. 71, U-Bügel, Hauptschalter, Haubenverschl., neue Koni, Broadspeedauspuff m. Krümmer, DM 5900.—; engl. Hinterachse 4.44 m. Sperre DM 850.—, Magn.-Einsatz 4.11 m. Sperre DM 650.—; Bilstein-Rennfederbeine und -Stoßdämpfer DM 350.—; ab 18 Uhr Tel. 06 11 / 54 34 59. 60 132

Fastback-Verkleidg. für Capri gesucht. Tel. WHV 0 44 21 / 6 17 52. 60 120

Capri 2300 „Turbo May", Bj. 70, 67 000 km, ATM 3000 km, günstig zu verkaufen. Tel. 0 23 92 / 25 68. 60 118

Achtung! Bernd Ringshausen verkauft schnellsten Zakspeed Escort 1600 TC, 178 PS, kpl., nur 1. + 2. Plätze 1972, für nur 20 000.— DM. 1 Motor 1600 TC, 178 PS, Trockensumpf 6000.— DM; 1 Cosworth-Zyl.-Kopf, neu, m. Ventilen 2000.— DM; 1 Kugelfischer-Einspritzung, neu, f. TC 1600, kompl. 3000.— DM; 1 Satz Minilite 8½" m. Racing-Reifen 1800.— DM; 4 Stahlpleuel 1600 TC, neu, verchromt 600.— DM; 1 Unterbodensch. Magnesium, neu, 300.— DM; 2 Weber-Verg. 40 DC OE 200.— DM. Autohaus Ringshausen, 6308 Butzbach (Oberhess.), Wetzlarer Str. 53–55, Telefon 0 60 33 / 22 53. 60 409

Thunderbird! Suche Motor f. 68er Modell, evtl. auch andere passende Maschine. Wolfgang Liszkowski, 4 Düsseldorf 1, Postfach 5212. 60 316

Chefwagen Ford T 5 Cabrio, Bj. 4.71, km 28 000, 5,7 Ltr., 202 PS, elektr. Cabriodach, Scheibenbremsen, Bestzust., DM 16 900.— inkl. MWSt. Ford-Feistau, 4100 Duisburg, Max-Peters-Str. 25, Tel. 2 66 41. 60 411

NOTVERKAUF
Capri 2600, 150 PS, Bj. 70, 235er Reifen, Kotflügelverbreiterung, Überrollbügel, 4 Cibie's. T. 23 21 63 D'dorf (ab 17.30 Uhr). 60 585

Capri 2600 GT, Bj. 9.71, lemansgrün, SSD, Radio, Recarositze, RS-Fahrwerk, Cosmicfelgen, 4000.— DM unt. Neupreis zu verkaufen. Tel. Porz 6 32 64. 60 232

Suche 5-Gg.-Getriebe für Ford Capri, 125 PS, Bj. 70. Anschr.: R. Ortlepp, 6370 Oberursel, Lange Str. 100, Tel. 0 61 71 / 31 66. 60 119

Tiefstapler-Capri 2,6 GT XLR, opt. Gr. 1, Spitze 195 km/h, wenige km, je nach Ausstattung 7000.— bis 8500.— DM. Tel. 0 22 21 / 48 24 72 od. 48 14 60. 60 076

Aus Capri RS
Motor komplett mit allen Agg., Hinterachse, Getriebe, Kardanwelle, Kunststoffhaube und Türe rechts, Windschutzscheibe Verbundglas, div. Teile, Lenkung etc., zu verk. Alle Teile 500 km. Georg Schmidt 5777 Freienohl, Hauptstr. 1, Telefon 0 29 03 / 2 83. 60 098

Ford Mustang CSEE Cabrio V 8, Bauj. Ende 71, 5,8 Ltr., autom. Verdeck u. Getriebe, Servo-Lenkung, Farbe dunkelblaumet., ca. 17 000 km, unfallfrei, bester Zustand, inspektionsgepflegt, zu verkaufen, Neupr. ca. 27 000.— DM, Festpr. 14 500.— DM. Finanzierung u. Eintausch evtl. möglich. T. 0 23 81 / 2 43 56 v. 9.00–18.30 Uhr. 60 588

Zu verkaufen: **Capri RS 2,6 Ltr.,** 150 PS, wegen Kauf eines Porsche abzugeben. Bj. 10.71, 23 000 km, Zubehör, innenbel. Scheibenbremsen, Überrollb., Spoiler, 4 Cibie, Zusatzarmat., 7"-Felg. usw., Neupreis ca. 20 000.— DM, VB 12 600.— DM, gar. unfallfr. Tel. MA 06 21 / 3 61 43 n. 18 Uhr. 60 710

Ford Mustang und Cougar-Gebrauchtteile
zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 60 31 / 58 04. H 60 663

Geländewagen

RANGE-ROVER 132 PS
gebrauchte Gelände-Allrad-Fahrzeuge, Land-Rover (Benziner u. Diesel); **ARO M 461** (Rumänische); **Haflinger-DKW-Jeeps; Kayser u. Willys Overland, Unimog,** versch. Traktoren mit Allrad; **LKW-Pferdetransporter; Pferde-Anhänger; PKW-Anhänger.**
Eigene Werkstätten, Kundendienst, langfristige Finanzierungen, Inzahlungnahme.
SEPP HEIMERL
Gelände-Fahrzeug-Vertrieb, 76 Offenburg/Baden, Angelgasse 8, Postfach 406, Tel. 07 81/86 88—86 89
Bitte fordern Sie unsere Angebote an

Suche einen gebr. **Haflinger-Geländew.,** m. Diff.-Sperren u. Verdeck. Bj. zwi. 60 bis 66. Bernd Hünger, 3389 Hohegeiß 3/ Braunlage, Langestr. 76. 60 264

Borgward-Allrad. Bestzust.! Fester Kasten. Ab DM 2400.— + MWSt. Ersatzteile kein Problem. Ausführl. Angebot von Tel. 04 61 / 73 11. 60 408

General Motors

KUNDENDIENST FÜR AMERIKANISCHE WAGEN
Chevrolet, Corvette, Buick, Pontiac, Oldsmobile, Cadillac
Versandhaus für Ersatzteile und Reifen. Spezial-Werkstatt
GEBRA GARAGE N. V. Gen. Motors Großhändler
Kaldenkerkerweg 97, Venlo/Niederlande, Ruf (00 31) 47 00—1 75 75

Glas

Orig.-Ersatzteile, Austauschteile, Motoren f. alle Borgward-, Glas- u. Lloyd-Fahrzeuge, Bootsmotoren. Lloyd Motoren Werke, 28 Bremen, Postfach 1253, Tel. 04 21 - 51 10 11, Telex 02 44 798

Glas-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Glas 1700, Limousine, Erstzul. 10.66, km-Stand 68 000, 4 Spikes, umständehalber äußerst preisgünstig abzugeben. Harald Kreuzwieser, 6836 Oftersheim, Sandhäuserstr. 6, Tel. 0 62 02 / 21 97. 60 127

Suche **Motor 1300 (TS) u. 1700 ccm,** im Raum Bayern. Tel. 8–17 Uhr 08 11 / 26 63 19. 60 123

Verk. billig 1204 u. 1304, (Mot. 30 000), in Einz.-Teil. Tel. 0 23 95 / 2 01. 60 263

Motor 1300 u. 1700 TS/GT, m. Frontölk.-42 cm, verk. Tel. 02 11 / 28 17 55. 60 125

Suche kompl. Zusatzölkühler, neu oder gebr., (jedoch in Ordnung), f. Glas 1304 TS. Klaus Kirchner, 8605 Hallstadt, Hutstr. 21. Tel. 0 95 03 / 5 45. 60 122

Glas V 8 Frua, neuer Motor, ca. 38 000 km, guter Zustand, DM 4800.—. Autohaus Henzler, 744 Nürtingen/Oberensingen, Tel. 0 70 22 / 66 68. 60 015

Go-Kart

Gelegenheit. Tecno-Parilla, Go-Kart, pr.-günst. zu verk. M. v. Maele, Tel. 02 41 / 3 26 31. 60 124

Renn-Go-Kart (Landia/Komet), Mod. 72, nebst Ersatzt. u. Reif., zu verk. R. Meier, 3 Hannover-Davenstedt, Hahnenseestr. 6. 60 124

Honda

HONDA CHR. ERPELDING
Deutschlands größter Ersatzteil-Stützpunkt!
Motoren- und Getriebeüberholungen innerhalb 24 Stunden
Täglich Expreßversand!
5 Köln 30, Venloer Straße 895
Tel. 02 21/58 31 26 und 58 15 58

Honda S 800, Coupé, 5300 km, TÜV 4.74, eingetr. 5½ J. u. 165x13, Kotfl.-Verbr., Motor u. Getriebe generalüberholt, Pr. DM 2900.—. Telefon ab 20 Uhr 0 23 71 / 6 02 57. 60 138

S 800 Cabrio, rot, Bj. 11.69, 39 000 km, TÜV 7.74, Bestzustand, **S 800 Coupé,** grau-met., Bj. 5.69, garantiert 20 000 km, TÜV 4.74. Ferner alle Teile aus S-800-Unfallwagen, 19 500 km, Bauj. 69, Tel. Mühlheim-Ruhr 5 66 41. 60 137

Honda S 800, Cabri., rot, 5,5-J-Leichtmetall-Felgen u. 4 Spikes, 1 Jahr, Garagenwagen, Zweitfahrzeug, z. verk. Tel. 0 74 31 / 25 02. 60 136

Honda S 800, rot, Bj. 69, generalüberholt, neu bereift, m. Alu-Felgen, Radio UKW, TÜV 2.73, Sonderpreis DM 4800.—, Tel. Alsfeld 29 54 / 35 79. 60 135

S 800 Cp., gelb, Bj. 69, TÜV 74, 2200.— DM. Tel. 04 11 / 2 29 92 54.

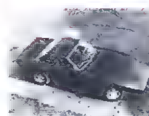
Honda S 800 Coupé, gebr., TÜV abgen. bis 9.74, ca. 23 000 km gef., Bj. 70, Farbe rot, in best. Zust., z. Preis v. DM 5000.— (Neupr. 8527.— DM) zu verk. Zu besicht. nach telef. Anmeldung über Nr. 23 55 o. 96 55. A. Schneider GmbH, Lörrach-Stetten, Basler Str. 3. 60 133

Honda S 800, Coupé, Bj. 6.71, 22 000 km, zu verk., VB 5500.— DM. Tel. 0 53 71 / 41 45. 60 134

Italia

Italia V 8, Coupé, Bj. 71, 19 000 Meilen, DM 17 500.—. Inzahlungnahme, Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 400

Indra



Indra Diplomat Coupé, 5,4 Ltr., 230 PS, selten schnelles Coupé, 6 Monate alt, nur vom Chef gefahren, neuwertig, weit unter Neupr. Autohaus Matzke KG, 6308 Butzbach, Roter Lohweg 30, Telefon 0 60 33 / 62 86. 60 366

Iso Rivolta

Iso Rivolta IR 300, Bauj. 1964, silber, Ledersitze, Speichenräder, sehr guter Zustand, TÜV 8.73, DM 9500.— VB. Telefon 03 11 / 3 12 18 62. 60 574

Ratenübernahme DM 590.—. **Iso Grifo,** 7 Ltr., Bj. 7.70, 30 000 km, leichter Frontschaden, DM 17 500.— netto, Inzahlungnahme. Terranol Mineraloel GmbH, 43 Essen, Altendorfer Str. 474, Tel. 0 21 41 / 67 29 79. 60 223

Iso Grifo 350 GL, Bj. 68, TÜV frei, 7,4 Ltr., excell. Zust., VB 15 900.— DM. Tel. 0 28 41 / 4 64 23. 60 407

Iso Grifo, Bj. 69, 5,4 Ltr., 37 000 km, I. A. Fa. Kienzle. Tel. 08 21 / 7 52 16. 60 362

Jaguar

JAGUAR XJ6 • elegant • sportlich • vollkommen
VIDAL+SOHN
Verkauf: Hamburg 76 · Angerstraße 22 · Tel. 25 70 21
Service: Hamburg 76 · Pappelallee 22 · Tel. 2 00 66 32
Norddeutschlands größter Jaguar-Händler

Jaguar E Coupé Bj. 69, orig. 60 000 km, Bestzustand, DM 11 900.—, Pkw-Inzahl., Finanzier. mögl. Tel. 07 11 / 29 13 24. 60 402

Die Spitzenleistung im Automobilbau.



JAGUAR XJ 6

Der größte Jaguar-Händler Deutschlands bietet Ihnen ständig ein Jaguar-Großangebot von Neu- und Gebrauchtwagen.

PETER LINDNER
Täglicher Ersatzteil-Expreßversand.
Jaguar-Leasing-Mietwagen auf Anfrage.
Frankfurt/M.-Rödelheim
Westerbachstraße 59
Tel. 78 00 76, Telex 04-13068

XJ 6, Bj. 70, ca. 50 000 km, silber-met., get. Scheiben, Autom., Lederpolster, Stereo-Tonband, 4 Boxen, elektr. Fenster, Klimaanl., Radio, Lederpolst. m. Kopfstützen. Festpreis 16 000.— DM. T. 09 31 / 4 81 65. 60 224

Suche für MK II, Bj. 68, 3,4-Ltr.-Masch., Getriebe m. Overdr. und Hinterachse. Tel. 0 21 27 / 6 64, Hotel Rosenhaus, 5602 Langenberg, Hauptstr. 43. 60 219

Jaguar 3,8 S, 220 PS, Bj. 64, 97 000 km, 1. Motor, wegen Auswanderung preisgünstig abzugeben. T. 07 11 / 25 53 04 / 5 Frl. Ade. 60 225

Jaguar E, Coupé, 4,2 Ltr., 55 000 km, DM 12 000.—. Tel. 92 / 76 31 62 ab 18 U. 60 271

Jaguar-Ersatzteile
Kfz-Wegen GmbH.,
5 Köln 30, Simrockstr. 63, Tel. 51 15 51

Jaguar

Jaguar E, Type Coupé, 4,2 Ltr., silbermetallic, Bj. 68, origin., 57 000 km, TÜV 4.74, opt. u. techn. Bestzust., Leders., Sicherh.-Gurt., 4 Som.-, 4 Wint.-Reifen, Neupr. 30 000.— DM, f. 11 500.— DM v. Priv. zu verk. Tel. 09 11 / 40 58 44, ab 17.00 Uhr. 60 260

E — Cabrio, Modell 70, 30 000 km, 2 J. TÜV, nur 10 800.— DM, plus 1 Hardtop 575.— DM, auch Tausch, ab 19.00 Uhr Tel. 0 97 21 / 6 19 48. 60 217

XJ 6 mit 6,4-Ltr.-Pontiac-Motor, (330 DIN-PS, Bezinverbrauch wie bei Original-4,2-Ltr.-Motor, TÜV zugelassen und im Kfz-Brief eingetragen) Spitze 230 km/h, Beschl. 0—100 km/h in 7 Sek., Klimaanlage, elektrische Fensterheber, Kilometerstand 53 000, Ende d. Jahres in technisch sehr gutem Zustand abzugeben. **XJ 12-Vertrag** mit 4000.— DM Nachlaß abzugeben. Lieferzeit Dez. 72/Jan. 73, Ausführung noch nach Wahl. Oskar Winkler KG, 8770 Lohr, Postfach 140. 60 220

Ausländischer MK 2, 3, 4, Automatik, Speichenr., Servolenkung, verzollt, opt. Zust., DM 1900.—. Zuschr. unt. Nr. 562. 60 616

Motor aus 71er E-Typ, gar. 6000 km, mit Papieren, auch f. XJ 6, 2900.— DM. Tel. 0 28 41 / 4 64 23. 60 403

Sämtl. Teile vom 71er E-Typ, Haube, Rahmen, Achsen, Getr. zu verk. Tel. 0 28 41 / 4 64 23. 60 404

Suche Heck vom 69er bis 72er E-Typ, o. Unfallwagen. Tel. 0 28 41 / 4 64 23. 60 405

Liebhaber gesucht!
Jaguar 3,4 S, Mod. 65, 72 000 km, orig., Overdrive, Radio, Chromspeichenräd., blau-met., TÜV 74, v. Privat an Privat abzugeb. Preis Verhandlungssache. Telefon 06 31 / 4 32 28 von 9—13 Uhr u. v. 14—18 Uhr. 60 261

Jaguar 3,8 S, Bj. 12.67, Austauschmot., 35 000 km gel., Bestzust., beige, Ledersitze, zu verk. Tel. 0 62 54 / 2 06. 60 227

Jaguar E Coupé, 2 u. 2, 4,2 Ltr., mit Zubehör, TÜV 74, zu 9800.— DM zu vk. Tel. 0 21 21 / 71 14 89. 60 218

Jaguar E Cabrio, Bj. 66, metallic-blau, TÜV 74, DM 7500.—. Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 395

Barankauf aller Modelle, Tel. 07 11 / 62 43 53. 60 729

JAGUAR-Kaufvertrag — mit 15% Nachl., sof. abzugeb. T. 0 62 02 / 1 35 19. 60 701

Jaguar-Ersatzteile, gebraucht, Unfallwag. gesucht. Tel. 0 21 03 / 5 29 95 oder 02 11 / 68 24 46. H 60 644

Jaguar E u. XJ 6 kauft bar, Tel. Stuttg. 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 o. 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 677

Jeep

Ständig mehrere Jeeps. Mittländer & Lerch, 6 Frankfurt/M., Leibnizstr. 6, Tel. 49 31 89. H 60 662

DKW-Munga-Jeep, Allradantrieb, neuwertig, erst 21 000 km, für ca. DM 5900.— zu verkaufen. Eintauschmöglichkeit eines anderen Fahrzeuges ist möglich. Reichlmeier, Tel. 0 24 04 / 13 80. 60 221

US-Willys, gelb, TÜV 11.73, Stoff u. geschl., Aluaufbau, Heizung, 2 Getriebe u. Achsen, viele Teile, VB 3900.— DM. Tel. 02 41 / 2 81 59. 60 226

Jensen

Jensen + Jensen-Healey
Alleinimporteur
GHS-Motors, 2 Hamburg 20
Lokstedter Weg 11, Tel. 04 11/47 65 96

Lamborghini

Lamborghini Miura S, Bj. 1969, 30 000 km, met.-grün. Fa. Kienzle. Tel. 08 21 / 7 52 16. 60 360

Lamborghini Miura S, Bj. Sept. 71, km 26 000, neuw. Zust., DM 38 000.—. Sportwagen Pavillon, T. 08 11 / 40 83 31. 60 392

Lamborghini MIURA S, Bauj. 71, 28 000 km, Farbe flygelb, technisch und optisch einwandfrei, gegen bar zu verkaufen. Preis: DM 30 000.— u. 11% MWSt. Angebote bitte unter Chiffre-Nr. 529. 60 522

Lancia

LANCIA FULVIA 1300 S, Erstzul. 7.71, 17 000 km, DM 9990.— incl. DEUTSCHE FIAT AG, Niederlassung Frankfurt, Tel. 06 11 / 3 80 12 28. 60 390

LANCIA 2000 Lim., Erstzul. 7.71, nur km 4000, DM 12 210.— incl. DEUTSCHE FIAT AG, Niederlassung Frankfurt, Tel. 06 11 / 3 80 12 28. 60 391



Ein noch 35% breiteres Blickfeld als unser normaler runder zeigt unser 150 x 95 mm

Talboval-Spiegeleinsatz

(ges. gesch., DBP angem., ausl. Pat., Mod. Dép., Reg. Des.), der ebenfalls 22 Grad ver- und feststellbar sowie um 360 Grad zum Gehäuse verdrehbar ist. Lieferbar gegen Mehrpreis bei allen neuen Talbot-Spiegeln sowie als kompl. Austausch-Einsatz für vorhandene runde Talbot-Spiegel. Bitte neuen Prospekt 2540 anfordern!

Alleinhersteller: Talbot + Co, 1 West-Berlin 62, Ebersstr. 80

Helphos das Autoauge

In wenigen Minuten an jede Windschutzscheibe zu montieren.

Kurvenlicht, Sucherlicht, Handlampe.

Erhältlich beim Fachhandel.

Verlangen Sie kostenlos Prospekte vom Hersteller

HELPHOS-AUTOLICHT

Schardmüller & Co., Fabr. f. Autozubehör, 3388 Bad Harzburg
Tel. 05322—4669, 4604, 3287/FS 957619

Lancia 2000, Lim., gold-met., Erstzul. 9.2.72, 8000 km, Neupreis 15 500.— DM, Verkaufspreis 11 800.— DM. W. Grampp KG, 87 Würzburg 2, Postfach 448, Telefon 09 31 / 2 20 26. 60 426

FIAT

Ständig interessantes Angebot wenig gelaufener Lancia Dienst- und Vorführwagen

DEUTSCHE FIAT AG Niederlassung Frankfurt
Tel. 06 11/3 80 12 28

Landrover

Land Rover 109, Stationswagen, grün, 10sitzig, Bj. 70, neuw. Zust., 13 500.— DM, verk. Tel. 0 21 21 / 70 40 61 - 62. 60 215

Lloyd

Orig.-Ersatzteile, Austauschteile, Motoren f. alle Borgward-, Glas- u. Lloyd-Fahrzeuge, Bootsmotoren. Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 - 51 10 11, Telex 02 44 798

Lotus

Verk. opt. u. techn. perfekten **Formel Ford Lotus 61**, sowie Reservemotor, Getriebe, Federn, Reifen 60%, sowie Übersetzungen und diverse Bestandteile, 70 000.— Schilling. Opt. F 3 McNamara, Bj. 70, (unf.-frei) mit od. ohne Motor, Felgen, Reifen, Getriebe, Reserve-Mot. (Nova), 2 Alu-Ölw., 1 Öl-Kühler, 2 elektrische Benzinp., 2 Verg. mit Saugr., Alu-Bremss., 1 Ausp.-Anl. u. div. Zubehör verk. A. Iwanow, Am Jägergrund 1, 8053 Neu Markt, Austria. 60 589

Lotus Super 7 GT S 4, Bj. 71, 25 000 km, Bestzust., 9500.— DM. Tel. 08 11 / 26 88 83. 60 329

Lotus Seven S 4 GT, 1900 km, neuw. Extras, DM 11 800.—. Inzahlungnahme, Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 396

LOTUS EUROPA TWIN CAM, lotusgelb, Vorführfahrzeug, Erstzul. 27.07.72, 3500 km, Original-Minilites, 185/70 u. 175/70 bereift, Neupreis DM 21 350.— für DM 3500.— unt. Neupr. AUTOHAUS KEMPEN, 5 KÖLN 51, MARKTSTR. 37. Tel. 02 21 / 37 56 77. 60 213

Lotus Europa S 2, Bauj. 70/71, 39 000 km, erstklassiger Zust., Farbe weiß, Color-Frontscheibe, verkauft Tel. 60 32 61 und 66 88 62, Preis 10 700.— DM. 60 214

Liebhaberfahrzeug LOTUS ELAN, TÜV 74, total revidiert, m. div. Ersatzt., VB 6450.— DM. Tel. 04 11 / 7 35 67 27. 60 216

1970 SE Lotus Elan, 33 000 km, TÜV 8.73. Never raced or rallyed. Immaculate condition. 12 000.— DM or near offer. W. Billings, 6202 Wiesbaden-Biebrich, Adolfstraße 13. Tel. 0 61 21 / 6 40 71. 60 693

Wo fehlt eine?

Bei uns alle Schreibmaschinen.
Riesenauswahl, stets Sonderposten. - Kein Risiko, da Umtauschrecht - Kleine Raten. Fordern Sie Gratiskatalog 821 U

NÖTHEL Deutschlands großes Büromaschinenhaus
A. G. — M. Z H.
34 GÖTTINGEN, Postfach 601

LOTUS

LOTUS

H + 2 „S" 130

feine englische Exclusivität.

LOTUS Raum Hannover
Auto-Sport
KOSAK & STRASSER
3250 Hameln, Am Reimerdeskamp
Telefon 0 51 51/58 37
Ersatzteilversand — Gebrauchtwagen

LOTUS RHEIN-NECKAR
Verkauf, Service, Ersatzteilversand
Neueste Vorführwagen
ständig gebrauchte EUROPAS!
68 Mannheim, Schwetzinger Str. 111
Telefon 06 21/4 48 10 und 73 65 38
Finanzierung auch ohne Anzahlung!

AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden, Bahnhofstraße 57
Telefon 0 61 21/30 50 57

Weitere Servicestellen nennt der
Alleinimporteur Autohaus Paul Behnke
LOTUS GERMANY
8 München 2, Brienner Straße 44
Telefon 08 11/52 62 83 und 52 17 29
Ständiges Lager an Neufahrzeugen
Gebrauchtwagen — Ersatzteilversand

LOTUS CARS LTD. NORFOLK ENGL.

British Car Center H
Lotus-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Telefon 02 71 / 5 43 03.

Elan Cabrio, 6900.— DM. T. 0 25 71 / 24 81. 60 711

Maserati

Maserati Mistral, Bj. 69, 25 000 km, in bestem Zustand, Garagenwag., zu verk., n. Inzahlung. BMW o. Merc. Limousine. Tel. 06 21 / 51 89 98. 60 208

Maserati Ghibli, Bestzustand, 35 000.— DM. Sportwagen Pavillon. Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 393

Automobile für Individualisten
Allein-Importeur
auto-könig
Personenwagen KG.
8 München 81, Eggenfeldener Str. 100,
Tel. 93 40 22-26, Telex 528349 Aukoe
und Augustenstr. 11-15, Tel. 59 85 45.
Kundendienstnetz.

Edgar Reiser, Karlsruhe
Daxlander Straße 70a
Tel. 07 21 - 5 58 14 / 5 44 73
Werkstätte + Verkauf
für Baden-Württemberg

Maserati Ghibli, Bj. 69, orig. 32 000 km, Mot. neu. **Maserati Ghibli,** Bj. 71, orig. 17 000 km, Servol. **Maserati Mistral,** Bj. 67, u. 68, TÜV 8.74. Fa. Kienzle, Tel. 08 21 / 7 52 16. 60 361

Matra

Matra Jet 5 zu verk., Motor neu. VB DM 5000.—. Tel. 06 11 / 44 89 12. 60 167

Matra 530 LX, Simca-Sport, 71, Hardtop, Schlafaugen, 22 000 km, Bestzust., DM 8500.— Basis., evtl. Finanzierung. Tel. 0 49 62 / 2 39. 60 171

530 LX, Erstzul. 4.72, 12 500 km, VB DM 10 500.—. Tel. 04 11 / 44 27 74. 60 318

Notverkauf!
MATRA 530 LX Targa, rot, Bj. 70, 34 000 km, TÜV 8.74, weg. Schulbes. zu verk., VB 7800.— DM. R. Kemmerer, 8751 Rück, Hauptstr. 5. 60 196

Mercedes

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für MERCEDES 200, 220, 200 D + 220 D, 250 S bis Bj. 67, 250 SE bis Bj. 67, 230 SL, 250 SL, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt ME 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

170 S Cabrio, Bj. 50, gen.-überh., TÜV 74, mit Ersatzteilen, VB 6000.— DM. Haubold, 7801 Gottenheim, Salzgasse 5. 60 201

Mercedes 250 SE Coupé Automatic, TÜV 9.74, mit div. Extras, zu verk., VB 10 500.— DM. Walter Kastorf, 2951 Idafehn B, Nähe Leer/Ostfrl. 60 194

280 SE, Cabrio, 12.70, 38 000 km, 1. Hd., unfallfr., Stereo, Leichtmetallr., weiteres Zubeh., 27 500.— DM. Tel. 07 11 / 38 21 92. 60 188

Zwei 190 SL, zusammen 3500.— DM, sowie Motoren, Hardtops, Verdecks usw. zu verk. Tel. 0 54 03 / 25 23. 60 180

Bachtel-Felgen

+ Patent angemeldet

aus Alu-Guß (spurverbreiternd) lieferbar für alle bekannten Autotypen. Preisgünstig! Direktverkauf!

Metallgießerei am Bachtel
CH-8340 Hinwil, Tel. 01 78 14 07

Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen DBGM., massives Messing, 11 x 11 cm, mit Befestigungsschrauben.



Prospekte durch Alleinhersteller:
F. M. Reinhardt, 7 Stuttgart 1, Verdistr. 59, Tel. (07 11) 69 35 64

REGALE

- In allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- preiswert

Freiprospekt

L. R. v. ZEDLITZ KG
62 Wiesbaden,
Emanuel-Geibel-Str. 18 Tel. (0 61 21) 30 29 52

BLAUPUNKT-Autoradio

	netto DM		netto DM
Hildesheim	108,25*	Essen	197,40*
Coburg	359,—*	Frankfurt	253,95*
Mannheim	161,65*	Frankf. Stereo	327,85*
Stuttgart	176,65*	Köln	422,50*

Auch f. alle Zubehörteile (Einbauteile, Lautsprecher, Entstörmaterial, Antenne) erhalten Sie interessante Preisvorteile. Bei Bestellungen bitte Fahrzeugtyp angeben. Bitte fordern Sie unseren Katalog gegen DM 1,– in Briefmarken an. *Einschl. MwSt.

Schrecklinger - Autozubehör
6000 Frankfurt/Main
Mercatorstr. 42, Tel. (0611) 44 30 76

Sensationell vielseitig.
Eine einzige Leiter für tausend verschiedene Zwecke.



Das ist wirklich einzigartig: Die Vielzweckleiter BRENETTE® läßt sich mühelos verwandeln. Diese Vielzweckleiter hilft Ihnen, besser, schneller, sicherer zu arbeiten. Bei tausend verschiedenen Gelegenheiten. Auf kleinsten Raum zusammenlegbar. (Paßt auch in den Kofferraum.) Hervorragende Qualität. Verschiedene Ausführungen bis 6,00 m Gesamtlänge. Erhältlich im Fachhandel oder: fordern Sie kostenlose Farbprospekte.
H. BRENNENSTUHL KG,
Geräte- und Apparatebau
7401 Pfrondorf, Abt.: 147 B

AUTO-RENN-FILME
von Profis hergestellt. Super 8 Farbe mit Ton in deutscher Sprache. Auch ohne Ton lieferbar. Tourenwagen, 1000 km Rennen Nürburgring, Monaco, 24 Stunden Spa in Belgien etc. Alle großen Namen vertreten. Konkurrenzlose Filme auf dem Markt. Ausführlichen Farbkatalog gratis!
Racing-Film, D 582 Gevelsberg, Box 464/

CASTROL GTX
Karton mit 24 Dosen à 1 Liter
treptau racing DM 138,— inkl. MwSt.
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

Mercedes

MERCEDES GESUCHT
jedes modell jede stückzahl
ab baujahr 66
barzahlung sofortübernahme
hubert hahne
MOERS TEL 02841/22424

300 Mercedes, Adenauer-Lim., Bj. 62, TÜV-fertig, in optim. techn. einwandfr. Zust. An Meistbietenden zu verk. Angeb. Tel. 0 62 21 / 2 79 28. 60 184

Achtung Mercedesfahrer!
Sofort Verkauf von Neuwagen: 200 D B, 230 B, 280 B SE, 220 D B, 250 B SE, Automatik auf Anfrage, 350 SL u. SLE nur 2 Wochen Lieferungszeit. Gebrauchtwagen: 250 CE, 80 000 km, DM 14 500.—, mit vielen Extras, TÜV 74. T. 0 73 05 / 52 89. 60 187

170 DS, TÜV 5.73. T. 05 11 / 44 15 20. 60 186

HOLLÄNDER
kauft sämtliche Unfallwagen
Mercedes, Opel, VW,
zahle die besten Preise
Telefon 0 23 23/5 54 38 oder 5 05 27

300 (Adenauer-Typ), mögl. 4türig. Cabrio, auch reparaturbed., **zu kaufen gesucht.** Angebote erbittet Peter Eckardt, 7050 Waiblingen, Alter Neustadter Weg 11. Tel. 0 71 51 / 2 23 05 o. 07 11 / 58 74 71. 60 183

300 SL Roadster, Blechschaden, weiß, 4 Scheibenbremsen, Alu-Motor, 12 000 km, 2 Dächer, neue schwarze Leder-Innenausstattung, zu verkaufen f. höchstes Gebot über DM 10 000.—. Telefon 04 11 / 86 91 85.

356 B, TÜV 9.74, 60- u. 75-PS-Motor. VB 3900.— DM. Tel. 0 84 21 / 46 39. 60 314

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle, Tel.: 07 21 / 59 26 61

Kaufe rechten vorderen Kotflügel für 220 S Cabrio Bj. 58. Verkaufe 2 Türen dieses Typs. Tel. 0 77 20 / 54 30. 60 209

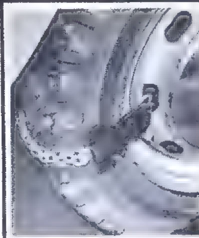
Liebhaberobjekt. Verkaufe Mercedes 250 CE, weiß, Bauj. 1970, 5-Gang-Getriebe, Servolenkung, heizbare Heckscheibe, Radio einschl. Lautsprecher im Fond und weitere Sonderausführungen. 28 000 km, Garagenwagen, in erstklassiger Verfassung. **DM 16 000.— u. MWSt. bar.** Anfragen unt. Tel. 07 21 / 2 30 86. 60 210

Mercedes-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Mercedes 280 SE, 3,5 Ltr., Neupreis ca. 30 000.— DM, 18 000 km, sämtliche Extras, wie neu. Erstzul. 9.71, Verkaufspr. 20 000.— DM. Klaus Schaper, 3251 Holtensen, Tel. 0 51 51 / 8 85 00. 60 212

Gesucht: 190 SL in gutem Zustand. Zahle bar. Zuschrift. mit Preisangabe an Heinrich Burmeister, 235 Neumünster, Noldestr. 14. 60 182

230 SL, 280 SL, 350 SL
kauft gegen bar Tel. 07 11/56 21 36 H



10-SEKUNDEN-SCHNEEKETTEN
- Sekundenschnelle Montage
- Kaum Pflege, da 2/3 Kunststoff
- Erweiterung auf Schneekette möglich
- DM 12,85 per Paar

Bei Interesse wenden Sie sich an uns, oder Sie wenden sich an den örtlichen Fachhandel
cVs Autozubehör D 6331 Laufdorf Abtlg. DA/1

Ankauf: Mercedes-, Porsche-, BMW-Unfallwagen zu Höchstpreisen. **Verkauf:** Ersatzteile aller Art. Autoverwertung Max Schlüter, Bochum, Gahlenschestr. 89, Tel. 5 26 79. 60 388

220 SE Cabrio, Bauj. 63, TÜV 8.74, Bestzustand, Automatic, Motor vor ca. 8000 km überholt, 3-Schicht-silber-metallic, 280er-Halogenscheinw., Radio, m. Chrom v. Typ 300. VB DM 9000.— incl. MWSt. Hans Sutter, 78 Freiburg-Opfingen, Tulpenstr. 1. Tel. 0 76 64 / 73 62. 60 384

Mercedes 190 SL, Bj. 60, TÜV 5.74, ATM 45 000 km, f. DM 2500.—, Rechnungen, 2 Dächer, weiß-rote Lederpolster. Gegen Gebot. Tel. 04 11 / 38 81 91. 60 377

350 SLC Bj. 5.72, weiß, mit Schaltgetriebe und diversen Extras zu verkaufen. Angebote unter Nr. 518. 60 510

Ratenübernahme DM 650.—, **Mercedes 300 SEL**, 6,3 Ltr., Bj. 1969, Motor, Getriebe, Hinterachse, 10 000 km, gold-met., Klimaanlage, DM 18 500.— netto, Inzahlungnahme. Terranoi Mineraloel GmbH, 43 Essen, Altendorfer Str. 474, Telefon 0 21 41 / 67 29 79. 60 222

300 B, Bj. 54, sehr gepfl., 2. Besitzer, SD, TÜV 7.74, gegen Gebot. Tel. 0 61 31 / 2 74 54 oder 0 61 49 / 85 52. 60 164

Suche 350 SL oder SLC sofort geg. Barzahl. Tel. 05 21 / 4 90 62. 60 168

250 CE Coupé, 5-Gang-Getr., elektrisches Schiebed., Front-Color-Scheibe, Becker autom. Radio, Bj. 5.69, 60 000 km, z. vk. Auto wurde im Winter nicht gefahren — also kein Rost, astr. Zust. H. Höller, 5203 Much-Alefeld, Tel. 0 22 45 / 26 90 ab 16.10.1972. 60 178

Mercedes 350 SL, Bauj. 72, 14 500 km, beige-metallic, Hardtop brown-metallic, Klimaanlage, heizbare Heckscheibe, Becker-Tonbandkassetten-Rad. u. versch. Extras mehr, zu verkaufen. Neupreis DM 38 700.—. Zu verkaufen für DM 33 000.—. Knut Zellerer, 8 München 90, Säbener Str. 39, Tel. 69 76 90. 60 176

280 SL Automatic, 1. Hd., unfallfr. 2 Dächer, Radio, Servo, Bestzust. T. 0 52 51 / 2 41 66. 60 174

Herrenfahrzeug für Liebhaber, 220 SE Coupé, Bauj. 59/60, sehr guter Zustand. Wegen geringer Fahrmöglichkeit zu verkaufen. Festpreis DM 5500.—. TÜV 1974. H. P. Honsen, 4040 Neuss, Kölner Str. 316. 60 173

219, Bj. 56, hell, sehr guter Zust., wegen Bw. zu verk., viele Neuteile, neues Blaupunktradio „Frankfurt". Angeb. an Wolfg. Lerius, 2350 Neumünster 2, Seekamp 31. 60 204

Mercedes 350 SL, 72er, Neupr. ca. DM 35 000.—, jetzt nur 27 900.— DM. Telefon 0 21 21 / 42 62 42. 60 380

Mercedes 230 SL, Mod. 65, Autom., Radio, beide Dächer, techn. u. opt. einwandfr., TÜV-abgen., für nur 8850.— DM. Tel. 0 21 21 / 42 62 42. 60 381

Mercedes 280 SE, 69er, Autom., Servo, Colorgl., etc. Bestzust., ATM, für nur 8900.— DM. Tel. 0 21 21 / 42 62 42. 60 382

280 SE, 3,5Ltr.
Bauj. 3.72, 7800 km, weiß, Autom., SSD, heizb. Hecksch., Halogenl., Kopfst., Gurte, Zentralverr., Chefwagen.
Triumph 2,5 PI-MR 2,
Einspritzmotor, Bj. 7.71, 14 000 km, dunkelblau, Radio, Bestzustand. DAT 8900.— DM u. 11%MWSt.
Autohaus Claus KG
73 Esslingen, Tel. 07 11 / 31 20 86. 60 211

Alte Mercedes-Modelle gesucht. Telefon 0 52 02 / 33 36. 60 317

Suche 280 SE Coupé, Bj. 70/71, (auch 3,5 Ltr.) Aut., Servo-Lenk., elektr. SSD. Angebote an: H. Krämer, 661 Lebach, Dillinger Str. 28, Tel. 0 68 81 / 23 75. 60 385

Liebhaberfahrzeug! 220 SE Coupé, Bauj. 60, SSD, dunkelgrün/Velour, Becker-Radio, 2. Maschine 65 000 km, Vorder- u. Hinterachse neu, in allerbestem Zust. VB DM 6500.—. T. 07 11 / 34 10 15. 60 451

Mercedes 190 D c, Bauj. 62, ATM 10 000 km, Kuppl. u. Bremsen neu, TÜV 8.74, neu lackiert (hellbl.), bereift, Liegesitze autom., Cas.-Record., Radio Becker Mexiko, VB 3200.— DM. Tel. Stuttgart 07 11 / 43 21 58. 60 587

250 CE, Bj. 9.69, 75 000 km, Chefwagen, s. gepfl., Automatik, Radio, Halogen, Automatikgurte, 2-Farbenlack., Gürtelreifen 95%, Satz Spikes m. Felgen. DM 13 800.— incl. MWSt. Tel. 0 51 54 / 88 02. 60 166

Verk. Merc. Cabrio 220 S, DM 3000.—. Tel. 0 94 21 / 61 29. 60 177

280 SE Cabrio
12/70, 39 000 km, unfr., 1. H.
Tel. 07152/21734 gew.
60 595

280 SE 3,5 Lim.
Bauj. 3.72, 30 000 km, Autom., Servo-Lenkung, silber-metallic, getönte Scheiben, Kopfstützen, Zentralverriegelung, Sperrdifferenzial, Leichtmetall-Felgen, amerik. Halogenscheinwerfer, Nebellampen, Alarmanlage gegen Diebstahl, Radio, Stereoanlage, neu bereift. Neupreis DM 34 000.—. VB 26 000.— DM. Peter Zeller, 8201 Obing/Rosenh., Bahnhofstr. 13. Tel. 0 86 24 / 22 09. 60 175

Mercedes 220 S Cabrio, Bj. 57 in bestem Zustand, von Priv. zu verkaufen für DM 7000.—. Anfragen an Dr. Mund-Hoym, Bonn, Eulenweg 47. 60 206

MB 230/8 Jahreswagen, papyrusweiß, Radio Becker Europa, SD u. Gurte, ca. 15 000 km, Verkaufspr. 15 200.— DM. Tel. 0 62 23 / 7 33. 60 205

Hardtop für 230–280 SL verk. für 700.— DM Tel. D'dorf 48 61 71. 60 315

Mercedes 350 SL, Bauj. 71, Automatik, sämtliches Zubehör, 40 000 km, verkauft Tel. 02 11 / 78 97 19. 60 284

Mercedes 300 SE, Bj. 67, 2,2 Ltr., 95 PS, Lederpolster, elektr. Scheiben, 6,3-Ltr.-Lampen, 5-Gang-Getriebe, TÜV 9.74, nur 7900.— DM. Tel. 0 28 41 / 4 64 23. 60 406

Kaufe alle Mercedes. Telef. 07 11 / 60 50 85, Stgt., Hauptstätterstr. 88, Österr. Platz. 60 636

Mercedes 220 D, fabrikneu, zum Original-Listenpreis zu verkaufen. Tel. 02 11 / 33 57 83. 60 290

280 SL, Bilderbuchauto, Bj. 8.70, 36 000 km, alle Extras, DM 18 800.—, Inzahlungnahme Coupé ab Bj. 65 mögl. Tel. 05 21 / 2 84 24. 60 619

Mercedes 600 Pullmann,
Bauj. 69, komplette Ausstattung, Klimaanl. T. 07 11 / 29 02 41. 60 622

Verkaufe im Kundenauftrag mehrere bestens gepflegte Mercedes. 280 SE und Autom. Tel. 0 68 61 / 31 31. 60 476

VAN DE LOO GMBH GELDERN · AUTOHAUS · MERCEDES-GEBRAUCHTWAGEN
50 MERCEDES
Diesel + Benzin
Garantie · Eintausch · Finanzierung
VAN DE LOO GMBH
417 GELDERN Tel. 0 28 31/ 24 24
405 MÖNCHENGLADBACH Tel. 0 21 61/ 2 30 80
404 NEUSS Tel. 0 21 01/ 2 85 50

BILDERBUCHAUTO
Mercedes 220 SE Coupé, als Drittwagen gelaufen, mit allen Extras wie Niveauausgleich der Hinterachse, neuem Getriebe u. Hinterachse, 280er Kühlergrill und 600er-Lampen, für 6000.— DM VB, für 2 Jahre TÜV frei, zu verkaufen. Tel. 0 21 24 / 5 23 26. 60 113

300 SEL 6,3, 69, Mot. neu, blaumet.
300 SEL 3,5, 71, 55 000 km, 2-farb. hell, Klima.
280 SE 3,5, 71/72, 26 000 km, weiß, Kli., Vel., SSD
280 SL 68/71, 5 Fahrzeuge zur Wahl
AUTOHAUS BORGMANN 7250 Leonberg Alte Ramtelstr. 40 T. 0 71 52-2 17 34

300 SE Coupé, Bj. 65, TÜV 6.74, moosgrün-metall, SSD, Radio. Zuschr. unter Nr. 528. 60 521

250 SE Cabrio, Autom., Bj. 67, weiß, in sehr gutem Zustand und 220 SE Cabrio, Bj. 62, creme, in gutem Zustand von Privat. Zuschr. unt. Nr. 527. 60 520

Selt. schön. Mercedes Coupé, **220 SE**, Autom., met.-moosgrün, SSD, Radio, TÜV 9.74, Bestzust., Garagenwg., vk. Tel. 09 11 / 63 49 64. 60 197

Gebr. 5-Gang-Schaltgetriebe f. Mercedes 230/8, in einwandfreiem Zustand, höchstens bis 20 000 km Laufzeit, sof. gesucht. Angebote an: Ing. A. Bunse, 34 Göttingen, Düstere Eichenweg 49, Tel. 05 51 / 5 64 95. 60 195

Suche 350 SL Unfallwagen
auch Totalschad. Telefon. Mo.-Do. 03 11 / 35 48 22, Sa. u. So. 0 53 53 / 26 31. 60 193

250 CE, weiß, Juni 71, wie neu, SSD, Radio, Servo usw. Neu DM 24 000.—, km 15 000, 2. Hd., f. DM 18 000.— abzugeben. Tel. 0 73 51 / 7 16 10. 60 192

250 SL, Bj. 67, 52 000 km, 2 Dächer, Lederpolsterung, Lenkhilfe, geg. Geb. zu verk. Tel. 04 11 / 77 87 87. 60 191

Deutschlands schnellster und schönster 280 SE/3,5 (AMG), zu verk. Bj. 8.71, km 37 000, AMG-Mot. m. 240 PS, 12 000 km, Farbe: citrusgelb, SD, Color-Verglasung, heizb. Hecksch., Automatic, Servolenkg., Lederlenkrad 350 Ø, Schalensitz, Beifahrerseite: Sportsitz, Orig. DB-LM-Felg. 6½ x 14 mit Bereif. 205/70 VR 14, 1 Satz Winterr. m. Spikes, 2 Satz Winterr. o. Spikes, Überrollkäfig (Matter), Halogen-Weitstrahler (Cibie-Super-Oscar), Halogen-Nebellamp. 200 Ø, Radio, Stereo-Cassettengerät, AMG-Fahrwerk, Unterbodensch., 2 Britax-Hosenträgerg., Beschleunigung: 0—100 km/h 7,5 sec. (handgestopt), Höchstgeschw. knapp 230 km/h, Garagenwg., Fahrzeug ist in allerbester Verfassung, jede Inspekt., weg. Neuanschaffung zu verk., Neuwert: üb. 40 000.— DM, VB 28 000.— DM, AMG-Mot .u. Bereif. TÜV-eingetr. Näheres: G. B. Kock, 6231 Niederhöchstadt/Ts. (b. Frankfurt), Lindenweg 12, Tel. 0 61 73 / 6 24 13. 60 190

Merc. Sportwagen (a. Coupés u. Cabriolets) kauft bar. T. Stgt. 07 11 / 22 49 73 o. 29 13 24 o. 0 70 42 / 86 47 o. 76 47. 60 679

Suche Mercedes 350 SL o. 280/250/230 SL gegen bar. Tel. 07 11 / 22 49 73 o. 29 13 24 o. 0 70 42 / 86 47 o. 76 47. 60 680

Suche Mercedes 220, 250 od. 280 SE Cabriolet, in gepfl. Zust., geg. bar. Tel. Stgt. 07 11 / 22 49 73 oder 29 13 24 oder 0 70 42 / 86 47 oder 76 47. 60 681

Mercedes kauft bar, alle Modelle. Tel. Stgt. 07 11 / 22 49 73 o. 29 13 24 o. 0 70 42 / 86 47 o. 76 47. 60 682

Suche Mercedes 280 SE Cabrio, auch 3,5 Ltr., geg. bar. Tel. Stgt. 07 11 / 22 49 73 o. 29 13 24 o. 0 70 42 / 86 47 o. 76 47. 60 678

280 SE Coupé, 3,5 Ltr.
gegen bar gesucht.
Tel. 07152 / 21734
60 594

Foto-Katalog 72

mit Deutschlands großem Weltmarken-Programm. Extra günstig. **Direkt ab Versandlager.** Tausch, Teilzahlung, Garantie. 14-Tage-Ansichtssendung. Die allerbeste Idee: Erst mal bei Foto-Koch gucken. Das könnte für Sie günstiger sein! **Auto Motor und Sport-Leser** erhalten **Gratis-Foto-Katalog 72.** Karte unter Kennwort **AMS21** an:

FOTO-KOCH-VERSAND
4 Düsseldorf 1 Heinrich-Heine-Allee 44

foto KOCH DÜSSELDORF

Für Liebhaber!
Mercedes 190 SL, weiß, garantiert erst 25 700 km (keine Austauschmaschine), absolut neuwertig, mit Hardtop, Radio, 2 Jahre TÜV, 14 000– DM. Ottmar Knieper, 6622 Hostenbach/Saar, Provinzialstr. 86a, Tel. 0 68 34 / 4 17 74. 60 714

230 SL, 250 SL, 280 SL
mehrere Fahrzeuge mit u. ohne Automatik, unfallfrei, in bestem Zustand, verk. Knichel-Kfz. Tel. 02 11 / 78 97 19. 60 661

Mercedes-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallw. ab 67 ges. Tel. 0 21 51 / 3 81 98 ab 17 Uhr 0 21 59 / 31 77. 60 660

SUCHE lfd. **MERCEDES-UNFALLWAGEN,** Tel. Stuttgart 76 09 66. H 60 657

Mercedes-Motoren generalüberholt, im Austausch, kompl. einbaufertig:

190 Dc	DM 1653.90	
200 D	DM 1720.50	Unsere
220 SE	DM 2442.–	Preise
230 SL	DM 2775.–	verstehen
250 SE	DM 2830.50	sich
280 SE	DM 3163.50	INKL.
3,5 Ltr.	DM 4440.–	MWSt.
6,3 Ltr.	DM 6493.50	

Ander. Mot. a. Anfr., ½ Jahr Gar. **o. km-Begrenz.,** bei Voranm. Aus- u. Einb. innerh. 8 Std. Diesel-Feuer GmbH, 5063 Overath, Tel. 0 22 06 / 22 64. 60 656

Mercedes 170, 220, Kotflügel, Türen, Achsen, Getriebe. Tel. 0 61 98 / 5 13. 60 717

Mercedes-Motor 250/8 o. 230/8, bis max. 40 000 km zu kaufen gesucht. Angebote unter Nr. 559. 60 718

Liebhaberstück 220 SE Cabrio, Bj. 59, weiß, rot. Leder, Dach u. and. neu. Tel. 03 11 / 6 87 16 83 / 7 69 13 39. 60 719

Holländer kauft Mercedes-, BMW-, Porsche-, Opel-**Unfallwagen** u. Totalschäden gegen bar zu Tageshöchstpreisen, komme sofort. Tel. 0 23 27 / 5 13 80 u. 8 47 47. 60 671

6,3 Ltr., Mod. 69, m. sämtl. Extr., 17 000.– DM incl. MWSt. T. 08 11 / 78 88 08. 60 692

350 SLC Aut., Vertrag, lieferbar Anfang Oktober, silbermetallic, Vel., Angebote unt. T. 0 21 21 / 55 80 63 n. 19 Uhr. 60 715

Mercedes-Barankauf
alle Mod., sowie Porsche, BMW, MG u. Amis, zum Tageshöchstpr. Auto-OCCASIONEN. T. 07 11 / 62 43 53. 60 713

Daimler-Benz 220 D, Bj. 71, ca. 50 000 km, mit div. Zubeh. und Tel. Becker, für 14 500.– DM u. MWSt., VB, zu verkaufen. Tel. 0 26 43 / 5 34, Peter Zopes, 5481 Altenahr/Ahr, Rossberg 131. 60 716

Mercedes 280 SE Cabriolet

1. Hand, blau, mit Cognac-Leder, TÜV 74, Servolenk., elektr. Fenster, unfallfr., gepfl., DM 17 500.–. Tel. Stgt. 07 11 / 29 13 24 / 22 49 73 oder 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 675

Mercedes Benz 300 SEL, 6,3 Ltr., Mercedes-Original-AT-Motor, 2 Jahre TÜV, silber-metallic, Stereo-Anlage, Klima-Anlage, Halogen-Zusatz-Scheinwerfer, blaue Velour-Polster, Zentralverriegelung, Automatic, Radio, autom. Antenne, Color-Scheiben, heizbare Heckscheibe, elektr. Fensterhebr, Luftfederung, neue Bereifung (5fach), DB-Leichtmetall-Felgen, Fahrzeug technisch und optisch in Bestzustand, von Privat, VB 23 000.– DM. Tel. Opladen 0 21 71 / 4 75 47. 60 169

280 SL, Bj. 6.69, Autom., garantiert km 25 000, unfallfr. AT nur 1000 km, silber, Servo-L., Radio, neue Michelin, ausgeb. Notsitze, Scheckheft, DM 22 600.–. T. 05 11 / 63 25 31, ab 19 h 80 85 01. 60 181

350 SLC gegen bar gesucht. Tel. 0 52 02 / 33 36. 60 148

37,90 kostet der Bausatz 1 : 16
Lamborghini Miura
Motor und Beleuchtung, wenn Sie Betrag bei Bestellung überweisen. Postsch. Köln 77143. Nachn. + 1,40.

Nie war ein Angebot größer!
- 100 Flugzeugmodelle
- 160 Automodelle
- 100 Panzermodelle
- 50 Motorradmodelle
- 20 Hist. Kanonenmod.
- 60 Schiffsmodelle

Riesen-Zubehör aller Farben, Messer und Sprühgeräte.
Ford. Sie kostenlose Liste. Sind Sie am Katalog interessiert, zahlen Sie 3,— DM auf Postscheck, Betrag wird bei Bestellung voll verrechnet. Bitte kein zusätzliches Schreiben.
E. STÖLBEN, MODELLBAUVERSAND
53 BONN 7 POSTFACH 7265

600, Bj. 72, 11 000 km, weiß.
600, Bj. 71, 29 000 km, gold-met.
600, Bj. 68, 11 000 km, blau, AT.
300 SEL, 6,3 Ltr., Bj. 72, 3000 km, weiß.
300 SEL, 6,3 Ltr., Bj. 71, 16 000 km, rot-metallic.
300 SEL, 6,3 Ltr., Bj. 70, 30 000 km, blau.
300 SEL, 3,5 Ltr., Bj. 72, 3500 km, weiß.
300 SEL, 3,5 Ltr., Bj. 71, 30 000 km, gold-met.
300 SEL, 3,5 Ltr., Bj. 70, 48 000 km, blau.
350 SLC, Bj. 72, 6000 km, blau.
350 SL, Bj. 71, 9000 km, blaumet.
350 SL, Bj. 71, 25 000 km, weiß.
280 SE, Bj. 71, 30 000 km, elfenb.
280 E, Bj. 72, 3000 km, weiß.
230/8, Bj. 72, 3500 km, weiß.
230/8, Bj. 71, 10 000 km, weiß.
220/8, Bj. 71, 10 verschiedene.
200/8, Bj. 71, 8 verschiedene.
220 D/8, Bj. 71, 20 verschiedene.
200 D/8, Bj. 71, 25 verschiedene,

Autohaus Scholl, Aachen-Verlautenheide, T. 0 24 05 / 50 44. 60 730

280 SL Autom., 2 Dächer, Servo, Led., 1. Hd., Mot. 20 000 km, Tel. 0 52 51 / 44 63 60 185

Mercedes 300 S 2 u. 2 Cabrio, Bj 52 bis 54 gegen bar gesucht. Telefon 0 52 02 / 33 36. 60 149

Mercedes-Barankauf
alle Mod., sowie Porsche, BMW, MG u. Amis, zum Tageshöchstpr. Auto-OCCASIONEN. Tel. 07 11 / 62 43 53. 60 386

300 d (Adenauer), Bj. 10.60, TÜV 3.74, steingrau, schw. Leder, SD, chauffeurgepflegt, gegen Gebot nicht unter DM 8000.– zu verk. Tel. 0 52 23 / 81 35. 60 378

170 D a, Bj. 2.53, TÜV 9.73, schw., SD, technisch und optisch einwandfrei, geg. Gebot nicht unter DM 3000.– zu verkaufen. Tel. 0 52 23 / 81 35. 60 379

Mercedes-Motoren im Austausch, generalüberholt, 6 Monate Garantie.

230 SL	DM 2250.–
250 S	DM 1850.–
250 SE	DM 2350.–
280 S	DM 1950.–
280 SE	DM 2550.–
300 SE	DM 3100.–

Montage oder Lieferung n. Absprache. Väth, 6 Frankfurt, Heidestraße 82, Tel. 06 11 / 45 94 71. 60 389

Liebhaberstück! Zeitlos schönes Mercedes 280-SE-3,5-Ltr.-Cabriolet, letztes, also neuestes Modell (Juni 1970), 48 000 km, unfallfrei, garagengepflegt, Erstbesitz, beige-metallic, schwarze Ledersitze, DB-Magnesium-Felgen, zweifach bereift 195 VR 14, Monroe-Gasstoßdämpfer, Eberspächer-Standheiz., Becker Grand Prix, Clarion-8-Track-Stereoanlage mit vier Lautsprechern, Nebelleuchte, extra große Batterie und Wärmetauscher, trotz Ende des Sommers gegen Höchstgebot nicht unter 32 000.– DM zu verkaufen. Tel. 03 11 / 8 83 77 58. 60 159

MG

British Car Center
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Telefon 02 71–5 43 03. H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, T. 0 62 04–24 60, 7–10 Uhr. 60 658

M 6 Midget, erstklassiger Zustand, Motor, Kuppl. Bremsen, Lack u. viele andere Teile neu, Speichenr. (selten), Ersatzteile, TÜV 6.74, VB 4500.– DM. Tel. 07 81 / 65 18. 60 015

Sämtl. Gebrauchtt., zu verk. **Unfallwagen** gesucht. Düsseldorf Tel. 62 70 45 und 65 18 29. 60 276

Suche Hardtop für MG B Mod. 72 zu kaufen. Nordd. Raum. Angebote unter Nr. 526. 60 519

66er MG MIDG, 38 600 km, 1. Masch., TÜV 74, Lederlenkr., Halog., ca. 3800.– DM. Tel. 05 11 / 2 16 55. 60 203

MG-A-Hardtop zu verk. DM 450.–, MG-A-Unfallwagen ohne Motor DM 300.–. Tel. 0 23 31 / 2 92 84 ab 19 Uhr. 60 202

MG-Hardtop, Alu.-Pan., DM 430.–. Alex Birk, 8 Münch. 80, Preysingstr. 57. 60 199

MG-Midget-Unfallw., fahrber. (Seite), Bj. 70, für DM 2400.– zu verk. Tel. ab 19.00 Uhr 0 97 21 / 6 19 48. 60 200

MGC, 129 PS, 43 000 km, Overdrive, Speichenräder, Radio, Zubeh., neu lack., TÜV 8.74, VB 6800.– DM. Tel. 0 21 61 / 5 29 43. 60 320

Unfall u. Schrottfahrzeuge gesucht. Tel. 0 21 41 / 67 56 51. 60 326

MG, Typ TD,
TÜV 9.74, techn. einwandfr., 130 km/h, geg. Höchstgeb. zu verk. T. 0 70 54 / 53 55. 60 170

MG-TD-Karosserie, VB 2000.– DM. W. Feuerreiter, 8172 Lenggries/Schlegldorf Nr. 86A. 60 207

MG-Midget, TÜV 7.74, echte 49 000 km, d.-grün, Hardt., FP 2750.– DM. Telefon 0 54 22 / 4 47 nach 17.30 Uhr. 60 189

LANGES HARDTOP für MG-MIDGET, Polyester, British-Racing-Green, wie neu, Neupr. ca. 1200.– DM, Preis: DM 600.– VB. W. Loesing, 4600 Dortmund, Weißenburgerstr. 4. Tel. 02 31 / 57 29 33. 60 571

MGA 1600, ATM, gut. techn. u. opt. Zust., zu verk., VB 2700.– DM. Tel. 0 62 33 / 93 86. 60 570

MGA, Bj. 61, gen. überh., TÜV 5.74, 1800 ccm, 95 PS, VB 5200.– DM. Tel. 08 11 / 79 46 94. 60 292

MGB, Bj. 71, 15 000 km, preisg. abzugeb. Tel. 0 22 21 / 81 86 27. 60 198

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03/1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46 Telefon 0711–23 31 11, Telex 07–2 19 50

Verk. Morgan + 8, neu, noch n. zugel., dkl.-grün u. helles Dach, div. Extras, DM 23 000.–. **Lotus S 4 TC,** 5000 km, Sonderausst., Bj. 4.72. T. 05 21 / 87 13 86. 60 319

Suche Morgan. Angeb. an Nr. 520. 60 512

Suche Morgan. T. 0 21 66 / 2 12 99. 60 513

Unfall- u. Schrottfahrzeuge gesucht. Tel. 0 21 41 / 67 56 51. 60 327

Oldsmobile

Oldsmobile Toronado, Bj. 69, n. Mod., DAT-Schätzpreis 13 200.– o. Gebot. Tel. 07 11 / 60 50 85 bzw. 62 71 82. 60 638

Opel

Opel-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3.— in Briefm. o. NN.

UZ Rasant-Schnellwagenheber
für Pkw, Kombi, Pkw-Anhänger, Wohnwagen
zusammenklappbar, leicht zum Mitnehmen, einfachste Bedienung:
ansetzen
herunterdrücken
fertig
Der Wagenheber ist gleichzeitig Unterstellbock
Bitte fordern Sie Prospekt WI an
ERICH UEBLER
Zubehör-Herstellung · 8521 Möhrendorf

Bay Exclusive Versand
Der neue kostenlose Gesamt-Prospekt ist da, bitte sofort anfordern!
Bay Exclusive Versand/AMS 16
7050 Waiblingen
Postfach 82
Telefon 0 71 51/35 36

„ding-dong"
Bermuda bell, sie ist wieder da.
Der Spaß der 60iger Jahre.
Erinnern Sie sich noch? Erhältlich für 6 + 12 Volt und Fußbetrieb.
Zu beziehen direkt ab Importeur daher nur 66,- DM m. MWSt. Leichte Montage in jedem Wagen möglich.
Hupenschede
2000 Hamburg 13
Rothenbaumchaussee 195
Telefon (04 11) 44 89 89

Autoradios

Frankfurt	255,–	Europa	263,–
Essen	203,–	Europa St.	347,–
Avus	216,–	Mexico	379,–
Beta 3	48,–	Alpha 3	65,–

Versenkantennen ab 12,–
Funksprechgeräte · Meßgeräte
Ab DM 200,– Porto u. Verpackung frei
FLEMMIG electronic
334 Wolfenbüttel · Postfach 334 · Abt. S

IA REIFEN
185 HR 14 DM 81,— incl. MwSt. und Versandkosten. Weitere Größen auf Anfrage.
Gummi Import — Export
28 Bremen, Posthauser Straße 35

Überbreite Felgen
Schicken Sie Ihre Felgen zum Verbreitern oder bestellen Sie ganz bei uns. Katalog anfordern. **Franz Ewert,** 466 Gels. Buer, Königgrätzerstr. 11, Telefon 3 42 13.

HELPHOS-Sucher
rallye-schwarz, abnehmbar zur Verwendung als Handlampe.
treptau racing DM 29,— inkl. MwSt.
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

AUTORADIO Blaupunkt Frankfurt DM 219,90
Antennen ab DM 9,95, Lautsprecher DM 14,50 jeweils + 11% MwSt. + NN. Alle Einbausätze am Lager. Autozubehör-Groß- und Versandhandel, 42 Oberhausen, Postfach 891.

Ingenieurbüro für Funktechnik
bietet neue u. gebrauchte Funkgeräte zu günstigsten Preisen
Interglob Elektronik-Handel
6641 Erbringen-A., Tel. 0 68 32/5 70

100 km/h-Schilder und D-Symbole, groß und klein, selbstklebende hochwertige Plastikfolie, billig in größeren Stückzahlen liefert
Symbol-Vertrieb, Ch. Hechel
725 Leonberg 1, Postfach Lenkrad

Opel

Sonderangebot solange Vorrat:
A B A R T H - Hochleistungsauspuffanlagen für OPEL Rallye Kadett nur DM 148,75, für OPEL Rekord A nur DM 137,65, für OPEL Kadett A + Coupé nur DM 120,—, für OPEL Kadett B, Coupé + S bis Fg. Nr. 234067 nur DM 120,—, für OPEL Rekord B nur DM 137,65. TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt). NÖLDEKE GmbH, Abt. OP 5A/S, 775 Konstanz, Postf. 5130

NGK Sportleistungen beginnen mit **NGK-Hochleistungszündkerzen** — auch für Ihren Opel
Verlangen Sie kostenlosen Prospekt von NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

Für Kadett, Ascona, Manta, Rekord GT fertigen und liefern wir
SPORTVERGASERANLAGEN
Tuningkits und sportl. Zubehör zu sagenhaft günstigen Preisen!
LEXMAUL OPEL-TUNING, 6232 Bad Soden/Ts., Postfach 1343, Telefon 0 61 96/2 63 82
Ford. Sie ausf. Katal. (DM 1,50 in Briefm.) an!

RECARO-Sportsitze
⅓ Anzahlung, 6 Raten. Bitte Type und Baujahr angeben. L. BEIL, 6701 NEUHOFEN 6

Rallye Kadett 1900, 11.70, 25 000 Ges.-Km, ca. 120 PS, Sperre, Bilst., 185 x 13 auf 6 J Felg., Lederlenkr., Schalens., viel sinnv. Zubeh., Neupr. über 11 000.— DM, für 6800.— DM. Tel. 07 81 / 27 43 ab 18 Uhr. 60 310

Commodore GS (B), Lim., 4trg., Bj. 72, 10 000 km, Autom., Servolenkung, Schiebedach, heizb. Hecksch., Kunstl.-Dach, Radio, Scheibenanten., Gürtelr., 195/70 hr 14, DM 3000.— unt. Neupr. Autohaus Eberling, Vertragsh. d. Adam Opel AG, 6368 Bad Vilbel, Friedbergstr. 117. Tel. 0 61 93 / 70 33. 60 375

Opel-GSE-Motor, Irmscher, 175 PS, komplett m. Computer, 11 000 km gel., mit Garantie, f. DM 1200.— zu verk. Telefon 05 61 / 7 17 19 Kassel. 60 374

Verk. 1 Albert-Hochl.-Nockenwelle für Opel 1900 Y-R, fast neu, Neupr. 340.— DM, VB 180.— DM. Angeb. unt. Nr. 524. 60 517

Opel GT, 1900, Autom., rot, 47 000 km, Bj. 11.69, neu ber., heizb. Hecksch., Skihalter, unfallfr., 1. Hd., gepfl. Zweitwag., DM 6500.—, Walter Maienschein, 46 Dortmund-Kirchhörde, Tiroler Str. 10. 60 163

Opel GT, 1900, Bj. 70, 55 000 km, TÜV 6.74, 5 x neu ber., Radio, S-Gurte, Cosmic-Felg., heizb. Hecksch., weg. Studium z. vk., VB 8000.— DM. Tel. 0 68 81 / 32 46. 60 161

GT 1900, Bj. 70, 7 LM-Felg., 4 M u. S, Ausp. u. Verg. neu, Mot. teilern., UKW-Rad. u. v. m. (f. 8000.— DM, Pflege u. Zubeh.), VB 8500.— DM. Phil Schmitt, 6084 Gernsheim, Fischerstr. 21. T. 0 62 58 / 34 58. 60 160

Opel Ascona, 1900 SRL, Bj. 71, 29 000 km, ziegelrot, 185/70 HR 13, 4 Cosmic-Felg., 5 Sportfelg., Recaro-Sitz, H.T.-Gurt, Lederlenkr., ∅ 30, Rad. usw., Garagenwg., Neupr. 12 000.— DM, VB 8400.— DM. Tel. 0 70 22 / 3 27 31 ab 17 Uhr. 60 156

Opel GTJ, 4.72, 7000 km, ziegelrot, HH, Stabilisatoren, Cassettenradio, 9800.— DM. Tel. 07 11 / 81 21 59. 60 162

Opel GT, A-L, 1900, Bj. 70, 49 000 km, chamonix-weiß, Radio, Halog., Lederl., S-Gurte, usw., Neupr. 13 800.— DM, TÜV 74, Bestzust., VB 9500.— DM. Tel. 0 44 47 / 8 09 18–19 Uhr. 60 157

Für **Opel Kadett 1,1 Ltr.,** Spez.-Zyl.-K. (Lexmaul), 10–12 PS Mehrl., 1 Hemo Triptaeller (Spezial), mit Winkelgetr., 1 biegsame Kartenlesel. usw., zu vk. Ralf Müller, 3040 Soltu, Montessoristr. 3. 60 155

Liebhaber! 1900-Rallye-Kadett, Bj. 7.71, 28 000 km, Steinmetz Maxikit, Mehrl. ca. 30 PS, Mot. 1000 km gel., m. Beleg. Auf Wunsch m. Anhängerkuppl. Neupr. DM 11 000.—, VB 9000.— DM. Hinten zwei Koni-Stoßdämp. m. Steinmetz-Abstimm. Tel. 0 23 30 / 53 94 ab 14 Uhr. 60 152

Admiral 2,8 S, Bj. 66, Schiebed., Servolenkg., Gurt, Gürtelr., günst. abzugeb., 3300.— DM, TÜV b. 74. H. Gritzkowski, 4785 Belecke, Külbe 6. 60 151

Irmscher-Ascona 2000, 150 PS, 1. Hand, unfallfrei, Zustand absolut neuw., alles TÜV-eingetragen, zu verk. Tel. 0 62 71 / 24 59. 60 309

GÜNSTIG ZU VERKAUFEN
Irmscher-Renn-Commodore, 3-Ltr.-Querstrommotor, innenbelüftete Scheibenbremsen, Rennfahrwerk, 5-Gang-Getriebe, kompl. rennfertig zu verkaufen. Firma Irmscher-Tuning, 7057 Winnenden, Waiblinger Str. 20 u. 30, Tel. 0 71 95 / 46 46. 60 376

Opel Manta 1900 SR Jetten Tuning, Bj. 1971, 128 PS, TÜV-abgen., Sperrdifferential, Überrollbügel, Unterbodensch., 2 Schalensitze, 195er Reif. auf 7-J-Alu-Felgen, innenbel. Scheibenbremsen, Close-Ratio-Getriebe neu, Gesamtleistung des Fahrzg. 8000 km, nach Umarbeitg. 0 km, Kotflügelverbr., Neupr. ca. 22 000.— DM, geg. Höchstgeb. weg. Führerscheinverlust zu verk. Tel. 05 71 / 2 58 51. 60 154

Opel GT 1900, 38 000 km, blau-metallic, Erstzul. 12.69, TÜV 12.73, GR 1. Hand, neuwertig, günstig zu verk. Angebote unter Nr. 525. 60 518

Ausschneiden!
Suche laufend Opel Kadett im Bestzustand ab Bauj. 1966 unter 1200.— DM. Selbstabholer. Tel. Köln 02 21 / 87 86 71. 60 150

GELEGENHEIT! Opel Diplomat B, 230 PS, V 8, Niveau-Ausgleich, Automatik, elektr. Fenster, Halogen-Breitstrahler, vollkommener Fell-Schonbezug, Venyl-Dachbezug, 4 Spikes-Reifen auf Felgen 95%. Sehr gepflegter Garagenwag. Maschinell, innen und außen neuwertig, 38 000 km, wegen Anschaffung eines neuen, f. 14 000.— DM einschl. MWSt. zu verkaufen. Anfragen Tel. nach 18.00 Uhr 0 62 20 / 6 29. 60 359

OPEL GESUCHT
kadett rekord GT
alle modelle ab baujahr 68
barzahlung sofortübernahme
hubert hahne
MOERS TEL 02841/22424

Kadett 1900, Bj. 71, 15 000 km, kompl. Gruppe 1, Opt. Motor, 120 PS, ohne Wettbewerbe, Neupreis DM 14 000.—, f. DM 6800.— zu verkaufen. Dieter Mantzel, 6082 Mörfelden, Haydnstr. 18 (Samstag/Sonntag). 60 313

Opel Commodore GS, Bauj. 72, 130 PS, bes. Umstände halber, absolut neuwertig, mit DM 2200.— Nachlaß abzugeben. Servolenkung, Colorglas und div. Extr. Tel. 04 21 / 50 04 19. 60 312

Opel Rekord 2, 1900 ccm, Automatik, Gürtelreifen, beheizbare Heckscheibe, dunkelblau, innen weiß, 2000 km, zwei Monate alt, leichter Blechschaden, weg. Anschaffung eines stärkeren Wagens DM 3000.— unter Neupreis zu verkaufen. T. 03 11 / 8 83 77 58. 60 158

Verkaufe Opel Manta 1900, 120 PS, Steinmetz-Kotflügelverbreiterung, optim. Fahrwerk, Recarositze, 265 x 13 Reifen, 8J x 13 Ronal-Leichtmetallr., alle Veränderung. TÜV abgenommen und eingetragen. Pr. VB. Eintausch möglich. Anruf nach 6 Uhr abds., Tel 0 23 75 / 26 65. 60 720

Wenn Scheibenbremsen quietschen, ist das kein Vergnügen. Auch nicht bei Ihrem OPEL. PLASTILUBE hilft zuverlässig und dauerhaft. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder die Alleinvertretung
Schillings & Strobel GmbH,
708 Aalen, Weidenfelder Straße 11, Telefon 0 73 61/20 85

ALBERT-Sport-Nockenwellen f. Opel 1900, Commodore und Kadett 1100.
ALBERT — Wörgl/Österreich, Telefon 00 43-53 32-24 83

TÜV-zugelassen
8 x 13 Ascona, Manta 5,5 x 13, 7 x 13 Kadett GT — Ronal Alu-Räder — Reifen Heicker, 53 Bonn-Beuel, 0 22 21/47 53 47

Peugeot

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für PEUGEOT 404, Bj. 67, 504 A01 Lim., TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt PE 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Frankreichimport — Ihr Preisvorteil!
Peugeot 504 Coupé, weiß, 700 km, DM 15 750.—, Fa. von Bieberstein, 61 Darmstadt, Tel. 0 61 51 / 2 54 85, Telex 419683. 60 721

Peugeot 304, Cabrio mit Hardtop, und Zubeh., Bestzust., zu verk. Tel. 0 71 44 / 55 35. 60 340

Peugeot 404, Cabrio (Farina-Karosserie), techn. gen.-überh., mit oder ohne Hardtop geg. Höchstgeb., schweren Herzens abzugeb. Tel. 02 11 / 33 12 85. Angebote unt. Nr. 523. 60 516

Achtung! Diesel-Freunde! Peugeot 204 Break-Diesel, Bj. 6.70, TÜV 9.74, 1. Hd., erst 32 800 km, sparsamer 40-PS-Motor, preiswert. Tel. 02 71 / 4 33 66. 60 600

404 Coupé, Bauj. 66, TÜV 74, 1. Hd., 80 000 km, Garag.-Wagen. Finanz. mögl. Tel. 06 71 / 20 95. 60 272

Wenn Scheibenbremsen quietschen, ist das kein Vergnügen. Auch nicht bei Ihrem PEUGEOT. PLASTILUBE hilft zuverlässig und dauerhaft. Fragen Sie Ihre Werkstatt oder die Alleinvertretung
Schillings & Strobel GmbH,
708 Aalen, Weidenfelder Straße 11, Telefon 0 73 61/20 85

Peugeot-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Porsche VW-Porsche

GEBRAUCHTE PORSCHE
und andere Sportwagen ständig am Lager
Petermax Müller
VW · PORSCHE SPORTWAGENZENTRUM
3 Hannover, Podbielskistraße 306
Telefon 64 00 64

Gesucht: Porsche 911 oder 912 (Targa), auch reparaturbedürftig oder unfallbeschädigt, bis DM 10 000.— DM. Hermann Holzner, 7991 Apflau 15 bei Friedrichshafen. 60 330

911 S, Bj. 11.68, 1 Jahr stillgestanden, 39 800 km, Stahlschiebedach, get. Scheiben, Cibie, Radio, Ia Zustand, von Privat. DM 14 300.— VB. T. 06 11 / 28 51 97 außer Sonntag. 60 328

Werks-Rennausführung, Porsche 914/6, 226 PS, 1600 km, Erstzulassung Mai 72, absolut neuwertig, evtl. m. Hänger. Tel. Stuttgart 07 11 / 62 90 83, nach 19 Uhr 0 71 27 / 3 25 40. 60 630

Porsche SC, Cabrio, Bj. 65, alle Extras, geg. Gebot. Tel. 0 61 21 / 54 09 64. 60 300

Targa 911 S, Bj. 4.71, wie neu! Schonend gef., alle Extras, v. priv., DM 22 500.— VB. Tel. 0 23 06 / 4 19 42 + 02 31 / 81 15 61. 60 303

Verk. 2 Rac. 475/10, 50 x 15. Tel. 0 60 74 / 65 55. 60 278

914/6-Motor, kompl. einbaufertig, mit Wärme-T., Baujahr 2.71, 27 000 km, DM 2800.—. Tel. 0 61 04 / 4 25 13. 60 305

Gelegenheit. 914/4 S, Mod. 72, weidengrün, ca. 15 000 km, 10 900.— DM. Peter Fuess, 8416 Hemau, Birkenhof, Telefon 0 94 91 / 5 16. 60 308

ATM 356-B-SC-Motor mit 4000 km (Belege) zu verk. Tel. 0 73 63 / 2 13. 60 337

Porsche 356 B, TÜV 6.74, viele Neuteile u. Extras, 2900.— DM. Tel. 0 41 41 / 28 68 ab 19 Uhr. 60 336

Suche kompl. Hardtop für Porsche 356 B, Roadster, Bj. 62, Tel. 0 61 04 / 4 13 07. 60 352

PORSCHE
Wir bieten an:
911 S Targa, 2,4 l, Bauj. 72, hellgelb, 10 000 km, im Kd.-Auftrag zu verkaufen.
VW-Porsche 914 S, Dienstwagen, signalorange, Radio, Mittelsitzkissen, wenig gelaufen.
TOLKE & FISCHER
415 Krefeld, Postf. 2880, Telefon 0 21 51 / 3 32 91. 60 354

Porsche 356 C, Mod. 64, 75 PS, gen.üb. Motor, 40 000 km, TÜV 4.74, el. SSD, div. Extras, Preis VB. Wilfried Bieger, 69 Heidelberg, Handschuhsheimer Landstr. 96, Tel. 0 62 21 / 4 21 45 ab 18 Uhr. 60 339

914/6, Bj. 9.70, 28 000 km, Bestzustand, Extras, DM 13 400.—. Tel. 0 23 22 / 1 34 37 nach 19 Uhr. 60 341

911 T, Mod. 69, 53 000 km, Radio, alle Extras, DM 12 800.—. Tel. 0 80 53 / 4 00. 60 342

Kaufe Porsche Unfallfahrzeuge u. -Totalschäden ab Bauj. 1969 zu Höchstpreisen. Tel. 09 31 / 4 80 49. 60 343

2 Porsche 911 S, Bj. 69, 56 000 km, DM 14 500.—, 911 T, Bj. 70, S-Ausst., 47 000 km, 15 800.— DM, unfallfrei, Zweitwagen, viele Extras. T. 0 22 73 / 10 92 / 2 07. 60 297

Unfall-Porsche gesucht. Zahle Höchstpreise. Telefon 08 11 / 58 12 51, abends 58 64 64. 60 145

911 T, 2,2 Ltr., gelb, ca. 75 000 km, Zubehör wie Spoiler, S-Ausst., autom. S-Gurte, Heckscheibenw. usw. tiefer, 2 neue Reifen, zu verkaufen. Preisidee 14 500.— DM. Bis 17 Uhr 09 11 / 4 19 86. H. Ruppert, 85 Nürnberg-Eibach, Berchinger Str. 53. 60 144

Porsche 911 T Targa, Bj. 3.71, 18 500 km, blutorange, S-Ausst., S-Felgen, 5-Gang u. viele Extras (Spoiler), VB 19 800.— DM. Tel. 0 21 04 / 2 44 11. 60 141

VW-Porsche 914/4 S, Erstzul. 12.6.72, km 8000, unfallfr., blutorange, innen schwarz, div. Zubeh., günstig z. verk. Tel. 0 53 61 / 1 38 91. 60 146

Porsche 911 S, Bj. 10.66, 84 000 km, generalüberholt, DM 9800.—. T. 0 70 81 / 82 87. 60 273

911 T, 2.4.72, 6000 km, 4000.— DM unter Neupreis. Tel. 03 11 / 3 12 26 54. 60 274

911 T, Bj. 71, 2,2 l, 37 000 km, S-Felgen, S-Ausst., Spoiler, Heckscheibenw., Stereoanlage, für DM 17 900.— z. verk. Tel. 0 62 02 / 6 57 56. 60 478

911 T Targa, Bj. 7.70, 20 000 km, signalorange, Zweit- u. Garagenwagen, wie neu, Colorscheib., Sportauspuffanlage, S-Felgen, 6", heizbare Heckscheibe, 5-Gang, Blaupunkt „Frankfurt", Nebelscheinw., techn. u. optisch Ia, 21 000.— DM. Tel. 0 71 71 / 30 67. 60 474

Von Porsche 356 B, Hardtop, Gepäckbrücke, 4 x 5½-J-Felgen zu verkaufen. Tel. 08 11 / 73 80 nach 18 Uhr. 60 473

Porsche, 356 B, 75 PS, Cabr., Hardtop, TÜV 7.74, ATM, 30 000 km, autom. Radio, neue Reifen, Bestzustand, für 4500.— DM zu verkaufen. D. Droll, 4 D'dorf, Brachtstr. 11. 60 471

Porsche 911-S-Vertrag, Sept. 72, abzugeben, 1000.— DM Preisnachlaß. Tel. 08 11 / 33 26 35 ab 18.00. 60 298

4 911 Typen, 911 EC, 911 TT, 911 ST, 911;
2 914 Typen, 914 S, Bj. 71, 33 000 km, 914 S, Bj. 72, 16 000 km.
PORSCHE **KNUBEL** 4400 Münster, Hammer Straße 28 60 355

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

911 S Coupé, Bj. 10.69, gelb, ca. 40 000 km gel., org. verbr., Kotfl. u. breite Felgen etc., Neupr. über DM 40 000.—. Von Privat preisgünstig abzug. Angebote unter Nr. 514. 60 506

VW-Porsche 914/4 S, Unfallwagen, sowie div. Klein- und Einzelteile (Näheres) und Neuteile. Peter Torner, 24 Oldenburg, Hundsmühlerstr. 20. 60 349

2,4 S Targa, Sportom., Bj. 2.72, 16 000 km, DM 27 500.—. **2,4 T Coupé,** Sportom., Bj. 6.72, 5000 km, DM 23 500.—. **2,4 T Coupé,** Bj. 5.72, 5000 km, S-Ausst., DM 23 500.—. Garantie auf alle Autos. Eintausch, Finanzierung. Tebernum, Krefeld, Tel. 0 21 51 / 2 15 16. 60 351

Cabrio 356 B, Bj. 61, blau-met., Scheibenbremsen, Chromfelg., neu ber., 75 PS, C-Motor, TÜV 4.73, DM 3200.—. Tel. 07 11 / 54 69 54. 60 618

Porsche 911 T, Bj. 70, 60 000 km, S-Felgen, 13 500.— DM. Tel. 0 61 21 / 56 27 26. 60 280

914/6 zu kaufen gesucht. Angebote unter Nr. 515. 60 507

911 T Targa, 2,4 Ltr., Mod. 72, Extras, wie neu, umständehalber günstig zu verkaufen. T. 05 61 / 82 19 59 nach 19 Uhr. 60 296

Porsche: 4 Stück neue Pirelli GR 70 VR 15/215 für 7"—9"-Felgen zu verk. Telefon 08 11 / 35 28 51 60 346

Porsche 911 E Targa, Bauj. 70, 15 800 DM. 0 61 51 / 3 37 31. 60 345

PORSCHE

1973er Porsche 911 S, weiß, Coupé, 5-Gang, Liefertermin Okt., wegen Hausbau mit ca. 2000.— DM Nachlaß. Tel. 0 64 21 / 2 42 00, Glama, Marburg, Liebigstr. 48. 60 279

Porsche 912, 44 000 km, DM 7000,— zu verk. Tel. 07 31 / 6 66 72. 60 282

Porsche 911 E, Bj. 70, Sportomatic, rot, 39 000 km, Cibie, el. Ant. + Rad., unfallfrei, privat DM 15 900.—. T. 0 79 40 / 34 25. 60 283

Porsche 911 T, Bj. 7.70, 41 000 km, TÜV 7.74, Radio, Schalensitz, S-Ausstatt., preisw. abzuge. Tel. 02 71 / 4 33 66. 60 599

HARDTOP f. PORSCHE 356 B, 400.— DM. Tel. 0 67 47 / 61 27. 60 347

Porsche 911 T Coupé, Bj. 70, orig. km 22 000, Spurverbr., 7"Felgen, TÜV 8/74, Überrollb., Recarositze, i.A. Fa. Kienzle, Tel. 08 21 / 7 52 16. 60 364

Suche Targa T ab Bj. 68 (mögl. Catacolor, tiefergel.), max. 50 000 km, bis DM 15 000.— bar. H. Heß, 89 Augsburg, Auf dem Kreuz 15, Tel. 08 21 / 2 23 71. 60 344

Achtung! Gelegenheit! **Porsche 911 T,** Bj. 69/70, 2,2 Ltr., 40 000 km, hellblau/gelb, Kotflügelverbreiterung, Miniligth-Felgen 8/9 Zoll, Pirellibereifung, Spikes auf S-Felgen, Spoiler, Cibie-Weitstrahler, Ricardo-Schalensitz, Ricardo-Sportsitz, Kopfstütz., Sicherheitsgurte, Sturzbügel, Philips-Cassetten u. -Radio, Lederlenkrad, TÜV bis 73, gegen Höchstgeb. abzugeb. T. 03 11 / 2 11 80 18. 60 295

Tel. 0271 / 55363

914/4 ? ▸ 911 S ?

Neu? Gebraucht?

Walter Knebel
VW-Porsche Vertragswerkstatt
59 Siegen

Porsche 911 T Targa, Bj. 1971, 32 400 km, TÜV 74, silbermetallic, Radio, Sicherheitsgurte, Recaros, 5-Gang, L-M-Felgen usw., incl. MWSt. DM 23 700.—.

Porsche 911 E, Bj. 70, 52 000 km, TÜV 9.74, rot, Stabis, Recaros, Radio, incl. MWSt. DM 19 800.—.

Porsche 911 S, Bj. 70, 29 000 km, TÜV 9.74, signalorange, Radio, Recaros, Konis, im Auftrag, DM 20 300.—.

VW-Porschevertragswerkstatt 60 358

BIETEN AN
Porsche 911 T, blutorange, Neupreis DM 25 989.66 + 11%, km 5000, 3-Punkt-Sicherheitsg., Leichtmetallfelgen, Komfortausst., Stab. vorn + hinten, Ant., Lautspr., Entstörsatz. Kress + Hansen, 228 Westerland-Tinnum (Sylt), Telefon 0 46 51 / 50 05, Telex: 22218. 60 369

Porsche 911 T Targa, 2,2 Ltr., Bj. 12.70, 23 500 km, S-Ausstatt., Spoiler, Stabi. v. u. h., Recaro, Hecksch.-Wischer usw. DM 18 000.—. Tel. 03 11 / 4 91 48 81. 60 301

Barzahler sucht **Porsche** 911, Bj. 71 o. 72, T, E oder S, evtl. Targa. Tel. 00 41 / 2 75 21 Schweiz. 60 302

PORSCHE 911 E, Bauj. 1969, blutorange, ca. 52 000 km, scheckheftgepflegt, sehr guter Zustand, zum DAT-Schätzpreis. T. 0 73 51 / 7 39 72. 60 304

Porsche-Inhaber, 5 Dunlop-SP-57-Radial-Reif. 185/70 VR 15, 4 mit 5000 km, 1 neu. original je DM 220.—, Preis für alle DM 500.—. Tel. 08 11 / 98 77 20. 60 306

Porsche 911 T Targa, E-Motor (US-Ausführung), Bj. 5.72, silber, S-Ausstattung, Radio u. Cassettenrecorder, VB 24 000.— DM, Finanzierung und Inzahlungnahme möglich. Tel. 0 65 61 / 38 60 / 38 61. 60 353

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

911 S Coupé, Bj. 1.71, 2,2 Ltr., 27 000 km, condagrün, Sperre, div. Zubehör.

911 E Coupé, Bj. 12.69, 2,2 Ltr., 46 000 km, blutorange, Sportomatic, Schiebedach.

911 T Coupé, Bj. 11.69, 2,2 Ltr., bahiarot, 38 000 km, 5-Gang, Komfort-Ausstg.

911 T Coupé, Bj. 3.68, 70 000 km, irischgrün, Sportomatic, S-Ausstattg.

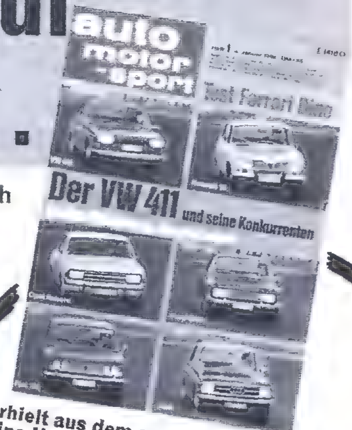
914/4 Vorführwagen, Bj. 6.72, 8000 km, signalorange, S-Ausstattung.

914/4, Bj. 8.72, bahiarot, 80 PS, Sportfelgen, div. Zubehör, 2000 km.

Inzahlungnahme und Finanzierung möglich 60 294

56 WUPPERTAL 1 RUF (02121) 705070

Wälzen Sie Ihre Sorgen doch ganz einfach auf uns ab . . .



. . . denn wenn es um Kauf, Tausch oder Verkauf geht, sind wir groß – mit kleinen Anzeigen. ‚auto motor und sport' läßt für Ihre Wünsche immer Platz frei. Sie haben dann schnell Ihren erhofften Erfolg. Hunderte von begeisterten Briefen beweisen das!

Ich erhielt aus dem ganzen Bundesgebiet eine Unzahl von Anrufen. Die Anzeige umfaßte damals nur zwei Zeilen, woraus zu schließen ist, daß Ihr Anzeigenteil überaus sorgfältig gelesen wird.
Simon L., Bonn

Ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können, daß ich beide Fahrzeuge verkaufen konnte. Es hat sich für mich bestätigt, daß Ihre Zeitschrift zu den besten gehört, nicht zuletzt deshalb, weil sie dem Autofahrer die Möglichkeit gibt, günstige Gelegenheiten auf dem Gebrauchtwagenmarkt auszunützen und seinen eigenen Wagen schnell und zuverlässig an den Mann zu bringen.
Dietmar S., Horb

Preise für Private Gelegenheitsanzeigen DM 5,— + DM 0,55 MwSt. = DM 5,55, bei Stellengesuchen nur DM 2,50 + DM 0,28 MwSt. = DM 2,78 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Falls Ihre Anzeige mit Chiffre erscheint, Gebühr einschließlich Porto DM 3,50 + DM 0,39 MwSt. = DM 3,89.

Verwenden Sie den anhängenden Bestellschein oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Veröffentlichung in der nächsterreichbaren Ausgabe.

Anzeigen aus dem Ausland können nur gegen Vorauskasse veröffentlicht werden.

BESTELLSCHEIN

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text .... mal in der Zeitschrift »auto motor und sport« auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe unter der Rubrik .... erscheinen.

....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....
....

Die Anzeige soll mit folgender Adresse – unter Chiffre – erscheinen.
Nichtgewünschtes bitte streichen!

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift

HOSENTRÄGERGURT
Für alle Fahrzeuge mit 7/16" Gewinde. **DM 59,—** inkl. MwSt.
treptau racing
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

Porsche VW-Porsche





SPORTWAGEN ZENTRUM NORDRHEIN
Düsseldorf
HÖHER WEG 85 · RONSDORFER STR. 29 · TEL. 78 52 61

Porsche 912 Targa, Bj. 67, Bestzustand, DM 9500.– (evtl. Eintausch). Tel. 0 61 21 / 52 11 48. 60 472

911 T Coupé, Bj. 69, grün, 57 000 km, S-Ausstattung, Alufelgen, neu bereift, Stabis, Unterbodenschutz, hohlraumversiegelt, 5-Gang, elektr. SSD, heizbare Heckscheibe, Heckscheibenwischer, getönte Frontscheibe, Recarositze, Leder, Radio, Gurte, alles Halogen (Haupt-, Fern-, Nebelscheinwerfer) u. viele Extras mehr. Nur als Zweitwagen und nicht den kleinsten Unfall. Fahrzeug ist techn. u. opt. ohne Makel. Privat aus 1. Hd., DM 12 800.–. Tel. Gelsenkirchen 0 23 22 / 3 03 61. 60 350

Unfall-Porsche gesucht! 911 T oder 911 S, ab Bj. 68. Zahle bar. Tel. 07 21 / 70 55 52. 60 646

Porsche-Barankauf, alle Mod., sowie Merc., MG, BMW u. Amis, zum Tageshöchstpr. Auto-OCCASIONEN, T. 07 11 / 62 43 53. 60 387

Notverkauf
Porsche 911 T Targa, 2,4 Ltr., Zweitwagen, 5 Mon. jung, 13 500 km, mit Komfort-S-Ausst., ca. DM 6000.– unt. Neupr. abzug. Tel. 0 52 02 / 33 36. 60 147

VW-Porsche 914/4 S, Bj. 5.71, 16 000 km, absolut neuwertig, ca. 4000.– DM unter Neupr. zu verk. Tel. 0 67 83 / 43 59. 60 142

Porsche 911 S Coupé, 2,2 Ltr., Bj. 70, 46 000 km, hellgelb, Orig.-Spoiler, Zweitwagen, Recaro-Sportsitze, viele Extras, Ia Zustand, VB 17 800.– DM. Tel. 0 72 52 / 15 51. 60 586

Suche Porsche 911 T oder Capri RS, mindestens 230 km/h, Preisvorstellung ca. 10 000.– DM. Verkaufe Karmann Ghia 1600 L, 2. Maschine m. Garantie. Angeb. unt. Nr. 516. 60 508

Porsche-Barankauf, alle Mod., sowie Merc., MG, BMW u. Amis, zum Tageshöchstpr. Auto-OCCASIONEN. T. 07 11 / 62 43 53. 60 712

911 T, 180-PS-Motor, 2,2 Ltr., 28 000 km, Fahrzeug 65 000 Gesamtkilometer, 5-Gg.-Getriebe, Stabis. vorn u. hinten, tiefer gelegt, Spoiler, Überrollbügel, 6-J-Remotec-Felgen u. 1 Satz Orig.-Felgen mit 95%igen Spikes, Zusatzscheinw., Lederlenkrad, heizb. Hecksch., Heckscheibenwischer, innenbelüftet, S-Scheibenbremsen vorn u. hinten, Farbe targa-orange, TÜV frei bis 10.74, sehr guter Gesamtzustand, nur als Zweitwagen gefahren, DM 14 600.–. Tel. 0 55 03 / 4 68. 60 479

911 E Coupé, Bj. 5.70, 44 000 km, blausilber, Zweit- u. Garagenwagen, m. wertvollem Zubehör (Stereo etc.), für DM 19 800.– zu verk. Näh. unt. Tel. 0 64 21 / 6 76 20 u. 69 26 50. Dr. H. E. Duven, 355 Marburg, Kinderklinik. 60 567

Porsche 914/6, Bj. 70, ca. 12 000 km gelaufen, mit vielen Extras, zu verkaufen. Josef Henrich, 5561 Oberkail, Kyllburgerstr. 2, Tel. 0 65 67 / 5 56. 60 373

RAFFAY+CO
PORSCHE-SPORTWAGEN-ZENTRUM
PORSCHE
Ständige Auswahl von 20 – 30 guter **PORSCHE-Occasionen** mit Garantie · Tel. 0411/29 29 28
Neuwagen - Beratung - Verkauf
Tel. 0411/2191031 · Hamburg, Eiffestr. 498

Porsche 1600 S, 75 PS, 80 000 km, TÜV 9.74, Cabrio, Radio m. Stereolautspr., Fahrzeug gen.-überholt, rot (neuer Lack), sehr guter Zustand, VB 3500.– DM. Rainer Best, 6497 Steinau 1, Hollrain 8, Telefon 0 66 63 / 4 74. 60 275

AUTO-BÖRSE
sucht dring. Porsche, Mercedes, 100 BMW, Opel, sämtl. ital. u. engl. Pkw, alle amerik. Wagen u. sonst. gegen sof. Barauszahlung.
AUTO-BLIEDERHÄUSER GmbH, 7 Stuttgart 1, Seidenstr. 31–33, (bei Konzerth. Liederhalle)
Tel. 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 täglich 9–17 Uhr, od. Tel. 0 70 42 / 86 47 / 76 47.

Porsche-Motor 2,2 Ltr., S 160 PS, km 18 000, DM 4400.– inkl., Telefon 05 11 / 63 13 38. 60 722

PORSCHE 911 S TARGA
Erstklassiges, makell. Fahrzeug, chauffeurgepflegt, 1. Hand, 75 000 km, Okt. 70, TÜV 74, neuer Motor, neues Getriebe 2000 km, (beide mit Garantie), mit vielen Extras. Neupreis DM 32 500.–, zu verk. für DM 20 500.–.
Felix Engmann, Maschinenfabrik, **5122 Kohlscheid,** Industriestr. 16.
Tel. 0 24 07 / 30 40. Auskunft gibt Herr Rothe. 60 723

Holländer kauft Porsche-, BMW-, Mercedes-, Opel-**Unfallwagen** und Totalschäden gegen bar zu Tageshöchstpreisen, komme sofort. Tel. 0 23 27 / 5 13 80 / 8 47 47. 60 672

Dringend alle Porsche geg. bar ges. Automobile Käfer, 7 Stgt., Hauptstätterstr. 88, Österr. Pl., Tel. 07 11 / 60 50 85. 60 639

914/6, Bj. 72, 12 950.– DM. Tel. 07 11 / 56 76 60. 60 654

90- u. 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11 / 49 19 58. 60 647

SIEGERWAGEN DER EUROPA-BERGMEISTERSCHAFT 1971
Porsche 911 S, 2,5 Ltr.
Spitzenfahrzg., auf dem neuesten Stand, insg. 3000 km gel., VB DM 32 000.–. Übern. von Gebrauchtwg. mögl. W. Bartels, 599 Altena, Postfach 35. Tel. 0 23 91 / 1 09 68 oder 0 62 07 / 30 42 u. 23 07. 60 335



911 S, 2,2 Ltr., Bj. 71, Zweitwg., mit Diff.-Sp., Bleist. „Rallye" 21 mm Spurverbr. u. 7"-Felg. (eingetr.), auf W. 8"-Felg. m. 215/60 VR 15 o. Racing, tiefergelegt/ negativ, vorn u. hint. Orig.-Kotflügelverbr., Spoiler (Orig.-Rennabt.), Sturzbügel, Cibie Weit- u. Breitstrahler, 2stufig beh. Colorhecksch., Heck-Scheibenwischer, Hohlraumvers., ca. 30 000 km, Neupr. 42 000.– DM, für 29 000.– DM abzugeb. Rudolf Berger, Lagerhaus, 8441 Oberschneiding, Tel. 0 94 26 / 2 35. 60 334

Targa, Bj. 71, DM 15 950.–. Tel. 07 11 / 56 97 11. 60 655

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
Unfallwagen gesucht.
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden) Waidweg 2
Tel. 07 21/59 26 61

356 B/C, Bj. 63, 60 PS, TÜV 1.73, 3600.– DM. Schroedter, Nagold, T. 0 74 52 / 34 75. 60 333



FLEISCHHAUER
Sportwagen-Zentrum
Köln 51, Raderberggürtel 31
Ecke Bonner Straße
Tel. 02 21/38 50 54
Aachen, Am Europaplatz, Telefon 02 41/50 40 11
Bonn, Friedrich-Ebert-Allee 40, Telefon 0 22 21/23 80 51
Neufahrzeuge kurzfristig lieferbar.

914/4 S, Bj. 72, DM 10 950.–. Tel. 07 11 / 56 21 36. 60 653

Porsche 912 Targa, Bj. 5.69, 40 000 km, blutorange. viele Extras, Tel. 0 73 31 / 6 03 38. 60 583

Komplette Räder, montiert u. gewuchtet **mit Gürtelreifen, M + S, Spikes, verschiedene deutsche Fabrikate nach Wahl.**

145 SR 10 (z. B. Austin Mini)	92,—
145 SR 12 (z. B. NSU)	99,50
155 SE 12 (z. B. Ford Escort)	102,—
135 SR 13 (z. B. Renault R 4)	89,—
145 SR 13 (z. B. Fiat 128)	104,—
155 SR 13 (z. B. Opel Kadett)	111,—
165 SR 13 (z. B. BMW 2002)	118,—
175 SR 13 (z. B. Fiat 125)	126,—
6.40 SR 13 (z. B. Opel Rekord)	132,—
135 SR 14 (z. B. Peugeot 204)	100,—
145 SR 14 (z. B. Renault R 16)	109,—
165 SR 14 (z. B. Audi 100)	128,50
175 SR 14 (z. B. BMW 2500-2800)	149,50
185 SR 14 (z. B. Mercedes 280 SE)	162,—
155 SR 15 (z. B. VW 1302)	116,50
165 SR 15 (z. B. VW 1600)	124,—

einschließlich 11% MwSt. Minderpreis für ungespikte Reifen DM 16,—. Bei Bestellung und Anfragen (auch nach Diagonal-Winterreifen) unbedingt genauen Fahrzeugtyp angeben. Frachtfreier Versand ab 4 Stück.
FRITZ IHLE, Reifenhandel KG
757 Baden-Oos, Telefon 0 72 21/6 16 36

Su. Unfall-Porsche gegen bar. Telefon 08 11 / 55 24 51. 60 686

Verkaufe Hardtop für 356 B, DM 270.–. Tel. 0 74 31 / 24 48. 60 338

911-Motoren, 15–20, gebraucht auf Lager, teils m. Garantie. Telefon 0 21 51 / 2 15 16. H 60 649

AMERIKANISCHE SPORTAUSPUFFANLAGEN
Typ California (Racing)
Bis 5% Mehrleistung
sportlich – angenehmer Klang – lange Lebensdauer – keine Veränderung am Fahrzeug.

Alle Porsche 911 Typen	DM 450,—
914/4	DM 350,—
912	DM 350,—
356 B/C	DM 350,—
VW 1500 Käfer	DM 250,—

Händler (VW-Porsche) Angebot anford.:

Bestellen Sie bei Ihrem Händler oder direkt bei uns.
AUTOSPORT R. KITTEL, 8 MÜNCHEN 13
Elisabethstraße 53, Telefon 08 11/18 08 98

Porsche-Gebrauchtteile, Motoren, Getriebe usw., Sportspoiler für alle 911 und 912. Sportauspuff alle 911-Modelle (ca. 5 PS mehr). G. Barels, 7 Stgt.-Münster, Austr. 38, Tel. 07 11 / 54 69 54. 60 691

Porsche kauft bar, alle Modelle, Telefon Stuttgart 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 oder 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 684

404 Coupé, Bj. 66, TÜV 74, 1. Hd., 80 000 km, Garag.-Wag., Finanz. mögl. Telefon 06 71 / 20 95. 60 272

PORSCHE GESUCHT
jedes modell jede stückzahl barzahlung sofortübernahme
hubert hahne
MOERS TEL 02841/22424

Porsche Targa u. VW-Porsche kauft bar Tel. Stgt. 07 11 / 22 49 73 / 29 13 24 oder 0 70 42 / 86 47 / 76 47. 60 683

PB – S 250
Selbstklebekennzeichen Stck. DM 11,-
reflektierend Stck. DM 16,-
im Siebdruck hergestellt, Lfg. p. NN.
B. Schönrath
Schilderfabrikation, 479 Paderborn
Postfach 1072, Ruf 2 59 07 + 3 81 95

Sämtliche Motorteile 356 B. C. verk. billig Tel. 0 21 51 / 2 15 16. H 60 651

WIR SUCHEN PORSCHE
alle Typen ab Bj. 67, Höchstpreise. Barzahlg. München. Telefon 17 72 85 oder 71 25 57. H 60 648



PORSCHE
Sportwagenzentrum
Porsche-Gebrauchtwagen
Ankauf - Verkauf
HÜLPERT & CO.
Telefon: 02 31 / 4 19 91
4600 DORTMUND -
Berghofen, Schüruferstraße 65

911/912-Teile gebraucht, AN-, VERKAUF UNFALLWAGEN GESUCHT
Wir richten auch Ihren Unfall-Porsche auf unserer Universal-Gillette-Richtbank 100%ig.
Tebernum, 415 Krefeld, Krakauer Str. 26, Ecke Philadelphiastr., Tel. 0 21 51 / 2 15 16. H 60 650

Porsche-Motor, 75 PS, Bj. 61, neu gelagert, DM 800.–. R. Zielinski, 62 Wi., Klagenfurter Ring 49. 60 332



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für PORSCHE 911, 911 S, E, Targa 2+2, 2 Liter, 912, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt PO 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Kolben, Nockenwellen und Ansaugstutzen kompl. von **Porsche-E-2,4-Ltr.-Motor** zu verkaufen. Laufleistung 14 000 km, Bauj. 1972. Tel. 0 83 22 / 7 14. 60 307



SPORT-SPOILER
passend an alle 911/912 Modelle
erhöht die Bodenhaftigkeit. Preis DM 160,—, ges. gesch. Alleinhersteller u. Vertr. Fa. D. Schreiner, Tel. 0 70 42/65 60 od. 0 70 41/27 25

Selbstklebendes Nummernschild
PB-N 912 1 Stück DM 9,00
RALLYE SERVICE BUCHHOLZ
479 Paderborn, Bahnhofstraße 12, Telefon 2 58 10

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf auto motor und sport

Gebrauchte Porsche

ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co.** 75 Karlsruhe-Daxlanden, Waldweg 2 Telefon (07 21) 59 26 61

Verkaufe: **Porsche 914/6**, Bj. 71, 30 000 km, neuer Mot., über 180 PS, Spitze gest. 238 km/h, Kotfl.-Verbr., Distanz-Scheiben, 7"-S-Felgen, Stabi, Koni, Halog.-Scheinw., tiefer gelegt, S-Gurte, ca. 21 000.— DM incl. MWSt. Schneider, 7060 Schorndorf, Silcherstr. 77. Tel. 0 71 81 / 54 44. 60 331



Der EUROPAMEISTER – erfolgreichster Porsche der Saison 72 mit viel Zubehör — wird verkauft. **Porsche-Kremer** 5 Köln 1, Friedrichstraße 40

VW-Porsche 914/4 S, Bj. 7.70, ca. 30 000 km, zweif. Lack signalrot + grün, Radio, Cibie Fernsch., 3-P.-Sicherheitsg., neu bereift, 5½ J u. 4 M+S-Sp. a. Felge, VB 8400.— DM. Tel. 0 21 25 / 27 29.

Porsche 356 SC, Bj. 64, 95 PS, S-Felgen 165 HR 14, Hardtop, zweif. rot + silber, abzugeben. Tel. 0 21 25 / 66 16. 60 139

PORSCHE
Königsdorff & Mentel Rennsport Berlin
Reparatur — Tuning — Umbauten geb. Motoren, Getriebe etc. am Lager Berlin 65, Soldiner Str./Prinzenallee, Telefon 03 11/4 93 62 00

Porsche 914/4 S, Bj. Ende 68, blutorange, Extras, sehr preisgünstig! Bernd Zorn, telefonisch zu erreichen über: 0 67 72 / 1 46 (Mo.–Fr. 7–17 Uhr). 60 143

911 Targa, 130 PS, Bj. 3.67, Neulackierg., signalgelb 72, S-Felgen, Radio, Colorverglasung, DM 10 800.–. Tel. 0 51 51 / 8 82 13. 60 697

Kaufe jeden Porsche

Bj. 60–72 bar an Tel. 07 11/56 97 11 H

Porsche 911 Coupé, signalgelb, neulack., Bj. 66, 2 Ltr., 130 PS, 5-Gg.-Getr., (neu überholt), Chromfelgen, neu bereift, Radio, TÜV 9.74, Bestzust., umständehalber billig zu verk. Tel. 0 21 66 / 3 14 24. Zuschr. unt. Nr. 517. 60 509

Gebrauchtteile – Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner**, 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42/65 60

Porsche 911 S, Bj. 67, 160 PS, Spitze 230 km/h, blau-met., Recaro, Gurte, Rad., 42 000 km, elektr. SSD, heizb. Heckscheibe, Standhzg., Colorscheiben, Boge-Sportstoßdämpfer neu, neue Bereifung 185/70 VR 15 auf S-Felgen, wegen Familienprotest abzugeben, VB 12 000.– DM. Manfred Stand, 3512 Reinhardshagen 1, Kurzestr. 7, Tel. werktags bis 16 Uhr 0 55 41 / 27 51. 60 140

Verkaufe gebrauchte Porsche-Teile suche Unfallwagen. **Jürgen Kannacher, 415 Krefeld**, Grüner Dyk 37, Telefon Krefeld 2 69 77

Gesucht: Porsche für Exportauftrag. Sofortige Barzahlung. Tel. 04 11/45 87 89 H

Renault



ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen für RENAULT R 8, R 8 S + R 10, 12, R 16 b. Bj. 69, TYP-GEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler. Prospekt RE 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

4 Uni Royal, Stahlg. 145–380, 30 km gelaufen, Tel. Mo.-Fr. Tel. 0511 / 2 77 46 App. 36. 60 433

ALBERT 75 PS/DIN-Motoren für R 8/R 10 i. Austausch, innerhalb eines Tages nach Anmeldung. Auch Umbausätze lieferbar. Renn-Nockenwellen für Gordini 1300 ccm bis 130 PS/DIN.
ALBERT — Wörgl/Österreich, Telefon 00 43-53 32-24 83

R 16 TS, Bj. 68, TÜV 8.74, ATM 30 000 km, Radio, Schonbez., n. Reif. la gepflegt, techn. u. opt. in Schuß, 3000.– DM. N. Kuse, 6367 Karben 3 (Oberkarben), Bogenstr. 5. 60 469

R 4 Fougonette, Bj. 11.71, rundum verglast, Radio, 2 Breit- und 2 Weitstrahler, 4 Spikes, VB 4400.–. Steffen Rübsamen, 6301 Leigestern, Berghof, Tel. 0 64 03 / 53 98. 60 444



Sportleistungen beginnen mit **NGK-Hochleistungszündkerzen** – auch für Ihren Renault. Verlangen Sie kostenlosen Prospekt von NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130

R 8 Gordini z. verk., Bestzust., neuer Motor u. Getriebe, Schalensitz u. Zubehör. Inzahlungnahme möglich. Jürgen Reinertz, 407 Rheydt, Bentheckerstr. 5. 60 464

Renault Alpine, 1300, Bj. 71, Spitzenauto, StVZO möglich, Bestzustand, sof. z. verk. Tel. 0 41 31 / 3 30 53. 60 608

R 8 Gordini, 1300 ccm, 88 PS, VB 4400.– DM. Tel. 0 82 82 / 30 60. 60 438

Renault-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Reifen 145 SR 15 (NP, Spikes, 300 Spikes) u. div. Ersatzteile für Renault R 8, R 10, R 8 Gordini günstig abzugeben. Raum Ulm, Tel. 0 73 04 / 23 86. 60 456

RENAULT ALPINE 1300 S, Gruppe 4, schärfste Rennausführung, optimal gerichtet 1972, bildschönes Auto, einwandfrei in Technik u. Zustand, mit Zubehör, Reifen etc., nur vordere Plätze, Preis DM 16 000.–; mit Pkw-Anhänger. Anfragen: Tel. 0 76 66 / 28 58. 60 443

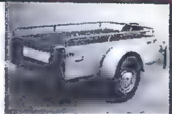
Suche **Renault Alpine** (auch Unfallwagen). Tel. 0 21 32 / 66 68 76 abends. 60 468

Renault Alpine 1600 S, blau-metallic, Erstzul. 24.3.72, Neupr. 24 500.– DM, Verhandlungsbasis 20 500.– DM. Tel. 9–18 Uhr 0 61 74 / 48 93, ab 18 Uhr 06 11 / 56 56 95. 60 564

RENAULT 12 GORDINI (s. Gelegenh.), Erstzul. 5.72, 23 000 km (k. Wettbew.), viele Extr., i. erstkl. Zust., geg. bar zu verk., VB 11 200.– DM. Tel. 0 82 02 / 2 81 (8–12, ab 19 Uhr), Schwarzmann. 60 436

R 16 TS, Bj. 6.71, Extras. Tel. Rheydt 4 37 64 ab 18 Uhr. 60 434

Rennwagen



Pkw.-Anhänger fertig oder zum Selbstbauen aus Einzelteilen oder auf vorgefertigten Fahrgestellen

Auto-Transporter 600 – 2000 kg Ges.-Gew. sowie Eigenbauteile und Bausätze überaus preisgünstig a. W.

MOSEL + Co. Anhängerbau, 7641 Leutesheim, Tel. (0 78 53) 2 27

ALBERT-Sport- und Rennockenwellen für alle Autotypen. ALBERT — Wörgl/Österreich, Telefon 00 43-53 32-24 83

Formel V 1300 Austro, Motor 80 PS, neuester Stand, 12 f. bereift m. Anh. VB DM 6000.–. Klaus Effertz, 5159 Brüggen, Gartenstr. 12, Ruf 0 22 37 / 73 96. 60 462

Sonderangebot Racing-Reifen 5.00/9.00/13 Allwetter incl. Schlauch und MwSt. DM 99,90 verkauft 02 11/1 24 19.

Sigi Kordus verkauft seinen Motul-Super-V, Bj. 72, 2 Rennen. Bekannt schnelles Auto mit viel Zubehör. Motor überholt, Pkw wird in Zahlung genommen. Tel. 0 23 25 / 7 47 28 o. 0 21 01 / 40 09 54. 60 459

Verk. NSU 1300 TT, Gr II mit Anhänger, VB 7000.– DM. W. Erbrecht, Tel. 0 72 23 / 2 37 65, 7.30–17 Uhr. 60 455

Optimaler Rennporsche, 911 TH, Gruppe 4 bis 2 Ltr., von Porsche-Kremer völlig modifiziert, wegen Klassenwechsel zu verkaufen geg. Höchstgebot. Fa. Reinhold Ernst, Taunus-Autovermietung, 6392 Neu-Anspach 1, Johanneswiesenweg, Tel. 0 60 81 / 21 81 / 67 81. 60 603

Abarth 1000 TC ohne Motor, Bj. 68, guter Zustand für DM 5000.– zu verkaufen. Anfragen n. 19 Uhr an Tel. 07 31 / 3 68 63. 60 453

Verkaufe Austro-Kaimann, 1300 ccm, optim. Zustand, incl. Zubeh. (Trocken-Regenreif., gebr. Hänger) f. DM 6800.–. Dieter Jung, 5303 Merten, Haendelstr. 15. 60 463

Abarth 1000 TCR, Bj. 68, Mot. 70 ex-Abt., für DM 10 000.– zu verk. Anfragen n. 19 Uhr an 07 31 / 3 68 63. 60 454

Optimaler Super-Vau, Gruppe 9, von Autohaus Kaufmann völlig modifiziert (der Tuning-Werkstatt von Gröttings Rennkäfer), wegen Klassenwechsel zu verkaufen gegen Höchstgebot. Fa. Reinhold Ernst, Taunus-Autovermietung, 6392 Neu-Anspach 1, Johanneswiesenweg, Tel. 0 60 81 / 21 81 / 67 81. 60 604

NSU Prototyp, Gr. 5 u. 7, neu bereift, n. Mot., Bj. 6.70, s. preisgünstig, m. Wagenpaß, einsatzbereit, 8800.– DM. T. 0 24 02 / 26 24 R. Aachen. 60 450

SFV 1300, Unf., m./o. Mot. H. Hautmann, 8413 Regenstauf, Bergstr. 4. 60 449

NSU 1000, Gr. 2, Motor ca. 1000 km, 90 PS, Rennfahrw., Verbundglasscheibe, Überrollbü., Kotflügelverbr., 6½"-Felgen, versch. Übersetzungen u. div. Teile. Tel. 0 96 33 / 3 69. 60 429

NSU Turbo, optimal **Gr. 7** bis 1600 cm³, mit Anhänger, Zubehör und evtl. Zugwagen verkauft meistbietend. T. 0 22 71 / 4 29 69. 60 430

Verkaufe schnellsten FV 1300 RSM-TASGO m. 2 Motoren, Bestzustand, unfallfrei, für DM 12 000.–. Peter Stark, Gröbenzell, Alpenstr. 12, Tel. 0 81 42 / 79 45. 60 431

Spitzenfahrzeuge! Porsche 911 TH, Gruppe 4 bis 2 Ltr., Wagenpaß, 7" und 9" Racing, optimales Spitzenfahrzeug, von Porsche-Kremer völlig überholt, wegen Klassenwechsel zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung und **Formel V 1600**, Gruppe 9, von Autohaus Kaufmann (Gröttings VW ist bekannt) optimal modifiziert wegen Klassenwechsel zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung: Fa. Reinhold Ernst, Taunus-Autovermietung, 6392 Neu-Anspach 1, Johanneswiesenweg, Tel. 0 60 81 / 21 81 / 67 81. 60 605

Karosse FV 1300, DM 300.–. Schiffers, Düsseldorf, Thewissenweg 49. 60 448

BMW 2002 ti, Gruppe 2, Rennversion mit 2 Motoren, 217 + 190 PS, 2 Achsen, 2 Satz Racing 8 + 9 Zoll, Bestzustand. VB DM 19 500.–. Tel. 0 21 41 / 23 23 43. 60 447

NSU 1300 TT, original Abt-Auto, absolutes Spitzenfahrzeug, neuester Stand gegen Gebot zu verkaufen. Zuschr. unter Nr. 512. 60 504

Schneller Mini 850, 75 PS, Motor gen.-überh., Gradverz. Getriebe, Schalt. wie bei Cooper, Weber-Doppel, Drehzahlm. u. sonst. Instrum. Überrollb., 5,5 Felgen mit Dunlop Racing, 4,50–7,00–10, Schalens., Lederlenkr., Ölkühler, Bremsverstärker, 5 kg Feuerl., 5 Übersetzungen. Viel Zubehör. Neupreis über 10 000.– DM. Für Slalom, Rennen, Rallye und Straße geeignet. Wegen finanziellen Schwierigk. zu verkaufen. Preis Verhandlungssache. Zuschr. unter Nr. 546. 60 539

Kilian NSU TT 1300 mit Hänger wegen Aufgabe des Rennsports zu verk. VB DM 7500.–. Zuschr. unt. Nr. 511 od. Tel. 0 22 33 / 7 47 07. 60 503

Schnellst. Gr.-2-R-8-Gord. d. BRD, Spez.-Kopf, Sperre, viele Verbesserungen, rundstreckenfest, mehrf. bereift, viele Ersatzt., günst. z. verk. Auch Tausch m. Wertausgl. Sup. V. o. Gr. 7, Mot. besch. o. ohne. Inf. Tel. 0 61 81 / 2 10 65 Marx, 8755 Alzenau, Rodenbach 29. 60 440

NSU TT, ohne Mot. u. Getr., Hänger 1000 km, 2. verkf. T. 0 81 31 / 47 86. 60 435

Zu verkaufen: **Alfa Romeo** 1300 GTAJ Gr. II, 160-PS-Gleich-Motor, 2 Hinterachsen, 10 Felgen, 3 Satz Reifen. P. J. Graf Montgelas, 6 Frankfurt/Main, Waldfriedstr. 24, Tel. 06 11 / 67 11 83.

Gelegenheit! Formel V Fuchs mit opt. Motor (2 Rennen) + Hänger + PKW DB 220 S, VB 5800.– DM. Tel. 0 63 55 / 8 44. 60 615

Verk. Formel V 1300 Karringer, Bj. 72, mit Motor, 4 Rennen gelaufen, für DM 7500.–, weg. Aufg. des Rennsports. Zuschr. unt. Nr. 510. 60 458

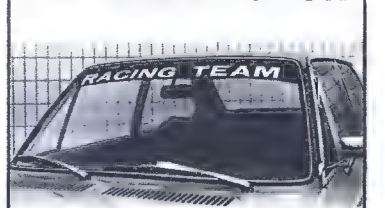
Achtung Nachwuchsfahrer! Formel Ford, Bestzust., Anhänger, günst. abzugeben. Günter Rindt, 7912 Weißenhorn, Tel. 0 73 09 / 27 51. 60 446

Formel-Team-München verkauft: Formel III March 712, 1600 ccm, Nova; **March 723**, Stand 73, ohne Motor, evt. Getriebe; **Super V** Kaimann, Stand 72, Tel. 08 11 / 45 62 10. 60 442

Klassensieger, Steyr Puch, erfolgreichstes Slalomfahrzeug 72, verk. **Winkelmann**, Essen Tel. 0 21 41 / 49 35 48. 60 470

BMW 2002 Alpina-Renntourenwagen, schnellstes Fahrzeug in Privathand, ca. 210 PS, Spitzenwagen Saison 71/72, generalüberholt m. 1 Satz Pirelli-Racing (neu), 2 Satz Pirelli-Racing (angefahren), 1 Satz Dunlop-Slick (neu), 3 Satz Felgen, 2 Achsen usw., kompl. DM 11 500.– VB oder in Einzelteilen zu verkaufen, evtl. Inzahlungnahme + Finanzierung. Telefon 0 64 34 / 75 68. 60 466

Fensterstreifen



die persönliche Note

Racing Team, Rallye Team, BMW Team, Opel Team, Ford Team, NSU Team, Fiat Team, VW Team
in Grün/Weiß, Rot/Weiß oder Schwarz/Weiß DM 14,80
Vorkasse oder + Nachnahme
D. Köver, 215 Buxtehude 144

ZAKSPEED verkauft: **ZAKSPEED-BDA**, 1785 ccm, Linkslenker; Fahrzeug gen.-überholt, Preis Verhandlungssache. Bitte rufen Sie uns an: Tel. 0 26 20 / 6 55, 6 56. 60 606

BMW 1600, Gr. 2, 174 PS, neuwertig mit allem notwendigen Zubehör. Tel. 0 68 61 / 31 31. 60 477

Lotus Elan, Gr 4, extrem leicht, total überholt, 0 km, DM 7800.– VB (evtl. Inzahlungnahme) Tel. 07 61 / 3 35 15 abends! 60 028

Wegen Aufgabe des Motorsports verkaufe ich meinen **Formel-V-Rennwagen** an Höchstbietenden. Daten: Bj. 71, 1300 ccm, 3 Rennen, 84 PS. Siegfried Väthjunker, 8766 Großheubach, Tel. 0 93 71 / 28 88. 60 607

Verkaufe optimalen **FORD-ESCORT-BDA** mit Zubehör. Wartung kann evtl. übernommen werden. Preis Verhandlungssache. Außerdem 1 Ford-Cosworth-Motor, Vergaser oder Einspritzung, 238 PS. Jörg Obermoser, Tel. 0 72 51 / 33 34. 60 102

Elektr. Fensterheber



Ohne die Türen und Hebemechanik zu verändern, können Sie die neuen „SAMA"-Fensterheber in Ihr Fahrzeug einbauen. Die Handkurbel wird durch das elektrische Antriebsaggregat ersetzt und mit den Kippschaltern verbunden. Versand des kompletten Einbausatzes für 2 Fenster nur per Nachnahme. **Einführungspreis DM 298,–** inkl. Mehrwertsteuer.
Importeur: Hoyer 8520 Erlangen Friedrichstr. 12 Tel. 09131-26311

ÖLWANNENSCHUTZ für
BLMC Mini DM 57,—; Alfa Romeo Giulia DM 79,—; Ford Capri/Escort DM 88,— inkl. MwSt.
treptau racing
68 Mannheim, Tullastr. 11, Tel. 06 21/4 10 77

Rennwagen

Formel-Super-Vau, TASCO, neuwertig, kompl. jedoch ohne Motor, günstig abzugeben. Tel. 06 11 / 57 58 40 ab 18 Uhr. 60 437

Spez.-Auto-Cross, bildsch. u. erfolgr. Fahrzeug, Poly.-Kar., 1600-ccm-Porsche-Mot., 110 PS, opt. Bereif., m. Häng. u. lukrat. Werbevertr. abzugeb., VB 3200.— DM. Tel. 04 11 / 57 63 21. 60 439

Cooper S, original Werkswagen von Cooper Cars England, Lucas Einspritzer, Bj. 69, nur 7500.— DM. Tel. 04 11 / 39 33 06. 60 418

Auto Erpelding verk.:
March Formel III, 1000 ccm, Nova-Motor, mit sehr viel Zubehör, auch geeignet z. Umbau als 2sitzigen Rennwagen.
HONDA, formelfr. Rennw., 750 ccm, 4 Zyl., mit viel Zubehör.
Honda 1300, Grp. 2, Langstrecken-ausf., m. 2. Motor u. s. viel Zubeh.
Honda 1300, Grp. 1, 4-Verg.-Ausf.
Alle Fahrzeuge ONS-abgenommen.
5 Köln 30, Venloer Str. 985, Tel. 02 21 / 58 31 26 u. 58 15 58. 60 602

Fiat 128, Gr. 2, Trivellato-Renntourenw., günstig zu verk., evtl. Eintausch. Telefon 0 67 81 / 4 21 81 od. 2 73 44. 60 445

Formel V 1300 zu verk., optim. Spitzenfahrzeug (neuester Stand). W. Klein, 66 Saarbrücken, Alsbachstr. 15, Tel. 06 81 / 7 79 77. 60 432

Verkaufe optimalen **FORD-ESCORT-BDA,** mit Zubehör, Wartung kann evtl. übernommen werden. Preis Verhandlungssache. Außerdem 1 Ford-Cosworth-Motor, Vergaser od. Einspritzung, 238 PS. Jörg Obermoser, Tel. 0 72 51 / 33 34. 60 441

Bridgestone-Racing-Reifen. Allwetter

450/700/13	120,00
450/750/13	120,00
500/700/12	110,00

incl. Schlauch und MwSt.
verkauft 02 11/1 24 19

Schneller **Mini 850,** Gr. 2, 70 PS, viel Zubehör, 5 Übers., 5 Racings 80%, einstb. Stoßd. Typ Amstrong, Überrollb., Schalens., Sicherheitsg. Britax, Motor generalüberh., Weber-Doppel, Ölkühl., Gradverz. Getr., Schaltung wie bei Cooper, Neupr. über 10 000.— DM, umständeh. f. nur 5000.— DM zu verk. Zuschr. unter Nr. 560. 60 724

„Italiens schnellst. Super Vau wird verk." Fuchs, Bj. 3.72, wenige Rennen, 14 000.— DM, ohne Motor 8000.— DM, 1 Ersatzmotor, Getr., Reifen u. Felgen, v. Teile, geschl. Häng., deutsch. Wagenpaß. Weg. Formel-2-Ankauf wird alles zus. od. einzeln verkauft. Inter. Preise. Tel. 09 11 / 63 30 66. 60 700

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 2941 Fedderwarden.

Formel Super Vau mit viel Zubehör u. kompl. eingerichteter Rennwagentransp. zu verk. Tel. 0 60 31 / 45 50 / 75 27. 60 690

Spitzen-TW, Gr. 2, BMW 1602, ca. 180 PS, Erfolge 1972 bei Berg- u. Rundstreckenrennen: 7 x 1. Pl., 3 x 2. Pl., 5 x 3. Pl., 15 500.— DM. **Außerdem:** 12 Dunlop Racing 4.75 - 11.50 - 13 u. 4.50 - 11.60 - 13, (970), 4 Pirelli 4.50 - 10.00 - 13, 90%, à DM 100.—, 1 Satz Regenreifen mit LM-Felg. 7½ u. 8½", à DM 190.—. Winfried Schickling, 638 Bad Homburg, Weißkreuzweg 14, Tel. 0 61 72 / 2 47 21. 60 460

Rolls-Royce

ROLLS-ROYCE
Import · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Bahnhofstraße 57
Telefon 0 61 21/7 66 78

Der Welt größtes Lager an gebrauchten
Rolls-Royce (1914—1964) und Bentleys
Kostenloses Angebot anfordern von
Scott-Moncrieff, Leek., Staffs, Engl.

Bentley S 2, Bj. 62, V 8, Automatik, Linkslenkung, verzollt, 30 000.— DM, u. diverse weitere Bentleys u. Rolls-Royce', TOP AUTO AG, CH-8142 Uitikon/Zürich, Postf. 60 601

Rolls-Royce Silver Shadow, Erstz. 10.70, um 48 000.— DM zu verk. Zuschr. unt. Nr. 46.858/V an das Oberösterreichische Anzeigenbüro, A-4020 Linz, Landstr. 24/I. 60 452

Rolls-Royce, Modell 71, ca. 19 000 km, erstkl. gepflegt, mit sehr vielen Extras, unverzollt abzugeben. Zuschriften unter Nr. 513. 60 505

Rover

Rover 2000 SC, Bauj. 65, Motorsch., VB DM 900.—. Tel. 07 11 / 2 93 78. 60 465

Saab

V-4-Getr. ges. T. 0 91 31 / 3 41 13. 60 497

Saab 96 Sp. (Monte Carlo), 55 PS, Bj. 65/66, Maschine, Getriebe u. Kupplung neuwertig, vorne neu bereift. Karosserie überholungsbedürftig. Anfragen unt. Tel. 04 11 / 8 31 83 70. 60 498

Die FELGEN-Spezialisten:

	RONAL	CROMODORA	ATS	COSMIC
5 × 10	84,–	99,–	61,–	84,–
5 × 12	102,–	–	85,–	99,–
5,5 × 12	115,–	–	–	–
5,5 × 13	119,–	124,–	102,–	122,–
6 × 13	129,–	135,–	113,–	128,–
7 × 13	146,–	–	123,–	–
8 × 13	158,–	–	139,–	–
6 × 14	146,–	152,–	123,–	140,–
7 × 14	158,–	–	139,–	–
6 × 15	163,–	–	147,–	167,–

FRACHTFREI AB 4 STÜCK. VERSAND PER NN
INKLUSIVE MEHRWERTSTEUER!
DEWE
46 Dortmund Evinger Str. 232
Tel. (0231) 851302

Simca

Sonderangebot solange Vorrat:
A B A R T H-Hochleistungsauspuffanlagen für SIMCA 1000 bis Aug. 67 nur DM 96.55, TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt). NÖLDEKE GmbH. Abt. SI 5 A/S, 775 Konstanz, Postfach 5130.

Simca-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Sportfahrer-Lehrgänge

Hockenheimring

Fit sein am Lenkrad! Blitzschnelles Einschätzen, rasches Reagieren, absolute Kontrolle über das Fahrzeug sind u. a. der Sinn der 5 Lehrgänge 1972. Gutes Training auch für Sportfahrer! Termine 72:

28./29. Oktober 1972

Auskünfte und Ausschreibungen:

**Sportfahrer-Lehrgemeinschaft e. V. im AvD.
236 Bad Segeberg,
Postfach 1209,**
Telefon 0 45 51/30 08



Sportwagen

Sportwagen-Ankauf, -Verkauf, -Vermittlung. Sportwagen Pavillon, Tel. 08 11 / 40 83 31. 60 399

Suche laufend Sportwagen aller Typen gegen bar. Tel. 07 11 / 56 76 60. 60 652

. . . einem 911 T davonfahren . . .



Bonito FT 2000. Herstellervorführwagen. 2L SuS-Masch. (ca. 95 PS), Leistungsgewicht 7,15 kg/PS. Überholt, 0 km. Einfahren! Einmalige Straßenlage: Schräglenkerhinterachse. Farbe: strato-silber, innen schwarz. Ausstattung, Instrumentierung u. Verarb. Porsche-Niveau! Recaro, 6 J Ronal, Extraktor, Tonband etc. Keine Rep. o. Serviceprobleme: VW! Entspr. niedrige Kosten! Für DM 3000.— (Belege) auf neuwert. Stand gebr. Festpreis 15 000.— DM. Ernstgem. Angebote Tel. 0 62 21 / 3 54 05 (HD). 60 500

Steyr-Puch

Opt. Puch, 650 TR II Europa, 50 PS, Bj. 68, TÜV 7.74, rennf. Tel. 0 81 41 / 33 28 ab 19 Uhr. 60 502

Optimalen TR 2, Hänger u. Ersatzteile. Tel. 02 41 / 50 07 91. 60 496

Sunbeam

British Car Center H
Sunbeam-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Telefon 02 71-5 43 03.
British Car Center verkauft Sunbeam Tiger.

Sunbeam Alpine, Bj. 67, Overdr., Hardtop, 70 000 km, zu verk., suche MGA, TR 3 o. Austin Frosch. Jobs, 5131 Straeten/Heinsberg, 213. 60 499

Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte stets unter Angabe der Nr. an auto motor und sport, Stuttgart, Postfach 1042

Triumph

Großauswahl an Gebrauchtwagen
TR 5 PI, TR 6 PI, Liebhaberstücke mit Zubehör, wie Overdrive, Chromspeichenräder, Hardtop, Leichtmetallfelgen usw. von DM 8500,— bis DM 12 500,—
TR 4 A, Speichenräder, Metallic-Lackierung, Overdrive usw., von DM 4500,— bis DM 5800,—
SPITFIRE, Speichenräder, Hardtop, Sonderfelgen usw., von DM 4000,— bis DM 5700,—
AUTOHAUS F. J. KEMPEN
5 Köln, Marktstr. 37, Bonner Str. 141, Brühler Str. 123, Luxemburger Str. 181
Ruf: 02 21/37 49 81 u. 37 56 77

British Car Center H
Triumph-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Telefon 02 71-5 43 03.

Sämtl. Gebrauchttl. verk. Unfallwg. ges. Tel. Düsseld. 62 70 45 u. 65 18 29. 60 634

TR 6 PI, 11 Mon., 22 500 km, Radio, DM 10 800.—. Tel. 03 11 / 8 66 36 04. 60 548

TR 4 A IRS, deutsche Zul. 7.67, TÜV 74, 43 000 Mls, Overdr., Speichenr., gut gepfl., 4500.— DM. Tel. 0 26 22 / 43 60. W. Stiegler, 545 Neuwied 22, Hauptstr. 20. 60 556

TR 6, 9 Mon. alt, dunkelblau, 11 000 km, Masch. u. Getr. u. Hinterachse neu, Ronalfelg., u. viele Extr., zum Festpr. v. DM 12 500.— abzugeb. T. 02 21 / 31 61 53. 60 543

Triumph TR 4, zu verk., o. geg. Mini 1000 zu tauschen, nehme evtl. auch anderes Fahrzeug in Zahlung. Tel. 0 21 96 / 30 97. 60 480

Suche f. Spitfire, Bj. 72, Hardtop, Farbe vorzugsw. rot. Müller, 8833 Eichstätt, Spindeltal 38. 60 483

MK 3, Bj. 69, techn. u. opt. erstkl., n. Verd. u. Blaupunkt „Frankfurt", VB DM 4650.—. Theisen, Solingen, Tel. 0 21 22 / 33 02 79. 60 626

TR 4, Bj. 63, ATM, Overdr., 1200.— DM zu verk. Tel. 08 11 / 33 15 73. 60 488

1 Motor, TR 4, 850.— DM. **1 Getriebe Overdrive,** 450.— DM. **1 Differential,** DM 150.—, und sonstige Teile. Tel. Essen 0 21 41 / 67 56 61 ab 17 Uhr. 60 486

Triumph Herald, 4sitziges Cabrio, TÜV 74, sehr gut. Zust., 1300.— DM. Telefon 0 71 21 / 3 61 21. 60 487

TR 6-Mot., zerlegt, S. A. H.-Tuning, 170 PS, Kurbelwelle ganz neu, 1500.— DM. Tel. 04 11 / 39 33 06. 60 417

5 MINILITE, 6 J x 13, 750.— DM, für Triumph 2000. Zuschr. u. Nr. 556. 60 558

TR 4 A, IRS, Bj. 66, Bestzust., schwarz, Cosmicfelg. Tel. 05 31 / 31 18 44. 60 495

Suche Hardtop für TR 4, nur gut erhalten. Dr. Egon Krause, 6 Frankfurt 14, An der Festeburg 11. Tel. 06 11 / 59 22 26. 60 482

TRIUMPH-Gebrauchtteile preisgünstig. Tel. 0 21 41 / 67 56 51. 60 484

Unfall u. Schrottfahrzeuge gesucht. Tel. 0 21 41 / 67 56 51. 60 485

Verkaufe Sportwagen Triumph TR 5 Pi, Bj. 68, 50 000 km, Farbe rot, weg. Tätigkeit im Ausland, geg. Höchstgeb. Tel. 00 31 / 34 90 / 1 04 93. 60 559

Gebrauchtteile
T. 0 29 43 / 25 86 o. 0 29 41 / 49 22. H
60 641

Standard Triumph 2000 MK 2, Bj. 1970, 30 000 km, 5fach bereift, einwandfr. Zustand, weg. Todesfall preisg. zu verk. Tel. 0 76 66 / 28 19. 60 490

TR 6, Zweitwagen, Bj. 9.71, 29 000 km, wegen fam. Angelegenheit abzugeben. Leichtmetallfelgen Ronal 7 J x 14. Tel. 0 22 05 / 26 41, VB 11 500.— DM. 60 726

Unfallwagen gesucht.
T. 0 29 43 / 25 86 o. 0 29 41 / 49 22. H
60 642

Spitfire MK 3, Bj. 67, Motor überh., TÜV 5.73, unfallfrei, VB 2000.— DM. Zuschr. unter Nr. 561. 60 727

Verkaufe **Triumph-Vitesse,** 4sitziges Cabriolet, Bj. 67, 2 Ltr., 6 Zyl., 90 PS, Ronal-Felgen, TÜV 4.74, weiß, innen schwarz, techn. u. opt. in gutem Zustand, VB 4000.— DM, Inzahlungnahme eines Pkw eventuell möglich. Rudi Fichtl, 7157 Murrhardt, Fornsbacher Str. 47. 60 725

Triumph-Ersatzt., neu u. gebr. T. 0 21 03 / 5 29 95 oder 02 11 / 68 24 46. H 60 645

Veteranen

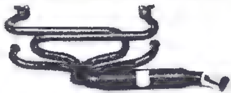
3 Sätze neue 16"-Felgen für VW 5-Loch zu verkaufen.
Außerdem werden von uns Veteranenfelgen geändert und instand gesetzt.
ALFONS MANN
Mechanische Werkstatt und Felgen-Spezialbetrieb
433 Mülheim-Ruhr, Sellerbeckstr. 55, Telefon: 7 31 81

Suche für Pkw-Wanderer W 22, Bj. 1933, techn. Unterlagen, Betriebsanl. usw. Zahle hierfür Höchstpr. Kurt Eisenmenger, 75 Karlsruhe, Kriegstr. 122. 60 625

Citroën 15 CV, 6 Zyl., Bestzust., zu vk. Tel. 0 41 63 / 22 68. 60 629

Verk. Oldsmobile Cutlas F 85, m. Radio, elektr. Cabrio, TÜV 8.74, m. 1,9 Ltr., 90 PS, Opel-Motor, Gürtelr., Drehzahlm., Öldruck u. Amperem., get. Scheibe, Farbe rot, sehr schöner u. auffälliger Wagen, VB 4000.– DM bar, od. tausche geg. and. amerik. Pkw, Mustang bevorzugt. Zuschr. unt. Nr. 548. 60 553

PREISSENSATION
ANSA-SPEZIAL-AUSPUFF



nur DM 198,— inkl. MwSt.
passend für VW Käfer ab 1300, ab Bj. 1965
RALLYE SHOP MARFILIUS
69 Heidelberg, Franz-Knauff-Str. 15, T. 2 27 90
Versand per Nachnahme zuzügl. Porto + Verp.
Für TÜV-Abnahme übernehmen wir keine Gewähr

Ausländ. Interessent sucht **Vorkriegsm. Mercedes 540 K, 500 K o. SSK.** Sollte fahrbereit sein, wird aber von Interessenten renoviert. Zuschr. unt. Nr. 554. 60 613

Hanomag Rekord 1500, Bj. 34, TÜV 4.74, sehr gepflegt, SD, 2. Besitzer, geg. Geb. Tel. 0 61 31 / 2 74 54 o. 0 61 49 / 85 52. 60 165

Oldtimer MG-TD, Bj. 52, rot, beiges n. Verd., überh. Masch., vor 1000 km, zugel., zu verk. Tel. 0 45 23 / 29 47. 60 569

BMW 326/327, Mod. 1939, 4türig, Cabrio, Mot. 2 Ltr., 6 Zyl., m. Lederpolst., Topzust., sFr. 15 000.–. S. Salvi, 3063 Ittingen/Schweiz. T. CH 0 31 / 58 37 24. 60 563

ADLER TRUMPF JUNIOR, Bj. 36, Cabrio-Lim., vollrestauriert. Das Fahrzeug ist zugelassen und befindet sich in hervorragendem techn. u. opt. Zustand, TÜV 8.74. Angebote an N. Wagner, 605 Offenbach, Spießstr. 38, Tel. 06 11 / 85 96 89. 60 068

Ford A, 4türig, Bj. 30, TÜV 10.73, 4800.– DM; **Mercedes 230,** Bj. ca. 36, Lim., teilrestauriert, 5000.– DM. Telefon 0 48 21 / 7 65 56. 60 415

3 Citroën Gangsterlim., gut erh.; **Clement Bayard,** Bj. 1908. Boom, Graafsebaan 12, Rosmalen, Holland, Tel. 0 41 92 / 25 55. 60 550

Komplette Sammlung Limousinen, Bauj. **30–39,** Typ 3/15, AM 4, 303, 309, 315, 319, 320, 321, 326, evtl. 335, zusammen gegen Höchstgebot. W. Schründer, 4402 Greven, Aldruper Weg 39, Tel. 0 25 71 / 5 55. 60 494

Da überzählig, gegen Gebot: **Ford T,** Bj. 25, Lim.; **Citroën B 12,** Bj. 24, offen, 4-Sitzer, **Bentley,** Bj. 31, Lim. – Fahrzeuge original im hervorragenden Zustand. Zuschriften unter Nr. 553. 60 612

BMW 328 gesucht, evtl. unrest. Angeb. an J. Schirning, 7888 Rheinfelden, Hardtstraße 37. 60 699

1 Mercedes-Benz 220 A Kabriolett, silber-metallic, sehr gut erhalt., TÜV 2.74, VB 8500.– DM. Zuschr. u. Nr. 557. 60 689

VW-Hebmüller, 2sitziges Cabrio, Bj. 49/50, vollständig neu wiederhergest., TÜV 7.73, linke Seite unfallbesch. Tel. 0 21 21 / 78 20 38. 60 551

EMW 327/2, Bj. 52, im Aufbaustadium zu vk. T. 06 81 / 5 79 24, ab 19 Uhr. 60 555

Verk.: 2 Borgw. Isab. Coupé à 1500.– DM, Hansa 1100, Bj. 1939, 2500.– DM, Merc. 170 Db, 2700.– DM, Merc. 300 (ehem. Bundespostmin.), 3400.– DM, 3 St. 220, 350.– bis 3400.– DM, BMW 503 Cab., 3950.– DM, BMW 501 u. 502, 500.– bis 2800.– DM, Ford V8, ca. 2400.– DM. Tel. 0 71 62 / 72 72. 60 582

FN um 1912 mit Kardan u. Zwei-Gg.-Getr., abzugeb. geg. Höchstangebot. Angebote unt. Nr. 549. 60 554

BMW 319, s. Bild, sowie Austro Fiat 1912, Opel 2 Ltr., 1934, Hebmüller VW, verk. weg. Sammlungsber. gegen Geb. Ing. Fritz Ehn, A 1130 Wien, Dr. Schoberstr. 76. 60 546

VW-Schwimmwagen, Bj. 1943, kl. mech. Defekt, ab 7200.– DM, geg. Höchstgebot zu verk. Zuschr. unt. Nr. 555. 60 614

Volvo

ALBERT-Sport-Nockenwellen für Volvo 4- und 6-Zylinder 295 Grad, Sportmotoren im Austausch 138/143/161 PS/DIN (4-Zyl.).
ALBERT — Wörgl/Österreich, Telefon 00 43-53 32-24 83

Volvo 122 S, TÜV 5.74, Bj. 66, Gelegh. Tel. 0 42 09 / 6 16. 60 624

VOLVO 144 GL, goldmetallic, 1. Hd., Bj. 71, 37 000 km, 124 PS, Anhängerkupplung, Wohnwagenspiegel, Radio Frankfurt, neu bereift, Bestzustand, wegen Hausbau für 10 900.– DM zu verk. Tel. 0 49 25 / 7 60. 60 545

Volvo P 1800 S, Bj. 66, rot, techn. und opt. einwandfrei, Mot. u. Getr. 50 000 km, 5½", 6fach Halogen, Radio, Zusatzfelgen, TÜV 10.73, VB 6900.– DM. Dipl.-Ing. M. D. Ott, 775 Konstanz, Renkenweg 9, Tel. 0 75 31 / 3 12 55. 60 552

Volvo P 1800, silber-met., Bj. 62, bester Zustand, VB 4500.– DM. Tel. 0 61 36 / 25 86. 60 491

VOLVO Coupé P 1800 E, Bj. 70, TÜV 5.74, 28 500 km, wegen Todesfall dringend zu verk. Tel. 0 61 72 / 2 41 92. 60 492

Volvo 164, 130 PS, blau-met., Bj. 72, km 20 000, m. Stereoanl., viel Zubeh. (Vorführwagen), billig abzugeben. Tel. 09 11 / 79 63 37. 60 597

Volvo-Neuwagen, sämtl. Mod. noch zum alten Preis lieferbar. Tel. 02 71 / 4 33 66. 60 598

VW





Alles Neuteile: 2 Recaro-Sitze, 1 Interspeed-Lederlenkr., 1 vollst. VDO-Cockpit, 4 Winterreifen auf Felgen u. a. Zuschr. unt. Nr. 563. 60 289

2-VERGASERANLAGEN
VW 1300/1500 Käfer sowie für 1302/1302 S, Doppelvergaseranlagen, Spezial-Ölkühlanlagen
Stolo, 2 HH 55, Bl. Bahnhofpl. 3, T. 04 11/86 73 50

ABARTH-Hochleistungs-Auspuffanlagen f. VW 1200 ab Bj. 63 + Ghia, 1300/1500 Käfer + Ghia, VW 1302 S + LS (bis Bj. 71) 1500/1600 A + B u. Ghia (1600 nur bis Bj. 68) TYPGEPRÜFT (TÜV-Abnahme entfällt), bei Ihrem Händler, Prospekt VW 5 A bei NÖLDEKE GmbH, 775 Konstanz, Postfach 5130.

5,5 x 15, 4-Loch, 45,—
Reifen-Heicker, 53 Bonn-Beuel, 0 22 21/47 53 47

VW-Superkäfer, Mod. 71, 59 PS, SAUER-Anlage, 2 Vergaser, 5,5-J-Felgen usw., preiswert, Eintausch. Tel. 0 26 31 / 4 27 15. 60 547

Ausschneiden!
Suche laufend VW-Käfer im Bestzustand ab Bj. 66 unter 1200.– DM. Selbstabholer. Tel. Köln 02 21 / 87 86 71. 60 562

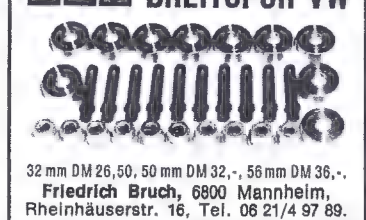


Ölwannen- und Getriebeschutz
für VW-Käfer besonders stabile Ausführung, aus 5 mm starkem U-Profil DM 99,— inkl. MwSt.
Rennsport-Zub. GmbH. 6831 Reilingen, Pf. 46, T. 06205/6767

Sauer Käfer 1500, rd. 100 PS, 1,6 Ltr., techn. u. opt. einwandfr., Bj. 67, javagr., TÜV 74, techn. völlig überarbeitet, zu verk. Tel. 0 64 21 / 29 19 78. 60 623

VW Käfer 1302 S, Bj. 71, ca. 80 PS, Ölkühler, Sportfelg., 165 bzw. 175 x 14 Uniroyal, VDO-Instrum., heizb. Hecksch., a. TÜV, Radio, VB 7500.– DM. M. Rygol, Painten, Tel. 0 94 99 / 3 16.

ATS BREITSPUR VW



32 mm DM 26,50, 50 mm DM 32,-, 56 mm DM 36,-.
Friedrich Bruch, 6800 Mannheim, Rheinhäuserstr. 16, Tel. 06 21/4 97 89.

VW-Zubehör preiswert vom **FVV, 2930 Varel.** Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

Ersatzteilwagen zu verkaufen: Opel Kadett Cabrio 38, DM 200.—, Ford Buckel, Cabrio 51, DM 400.—, 170 DS 53, Kastenaufbau, DM 300.—. Tel. 0 54 03/25 23. 60 633

VW-Hebmüller-Cabrio, Zweisitzer, Bj. 50, I a Zust., viele Teile neu, f. 4500.— DM zu verk. H. Ehrlich, 6 Frankfurt 50, Adelheidstr. 10. 60 542

4tür. BMW Cabriolet 326, Lederpolster, 2 + 2sitziges BMW-Coupé, 8 Zyl., Typ 502, 2,6 Ltr., beide Wagen fahrbereit, f. 15 000.— DM abzug. T. 0 61 51/6 37 17. 60 544

Kadett, Bj. 38, überhol.-bed., m. Reservemot. u. Ersatzt., nach Vereinb. zu verk. Alois Chmiel, 8036 Herrsching/Ammersee, Reineckestr. 17. 60 481

Reifen-Busse berät — bereift



runderneuerte
M+S- und Eis-Reifen
Preisliste anfordern!
Salzgitter-Hohenrode
Fernruf 0 53 41/3 47 08

Tausch

Tausche Fiat 128, 4türig, Bj. 7. 71, 15 000 km, grün, Bestzust. u. unfallfr., gegen Opel Ascona, 4türig, ab Bj. 71, 1600 ccm, 68 PS, ebenf. unfallfr., geg. Wertausgl. (Listenpreis). Paul Anlieger, 7316 Köngen, Tulpenstr. 9. 60 541

Verschiedene

Suche MG-TC-TD, Zust. egal, auch ohne Motor, Getr. u. Achsen. Selbstabholer. Zuschr. unt. Nr. 552. 60 611

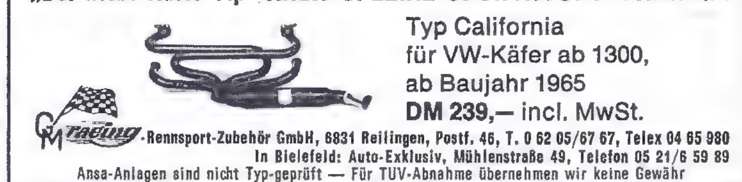
Mannschaftswagen Opel Blitz, 3,8 t, 2,5 Ltr., Bj. 58, 80 PS, TÜV 8.73, 8 S.-Pl., 17 Ltr./100 km, Höchstgebot an Schumacher Herbert, 7032 Sindelfingen, Stuttgarter Str. 28. 60 493

Lotus Elan S/E, Bauj. 6.70, 12 600 km, gelb, DM 13 250.– incl. MWSt. **300 SL,** Bauj. 60, Original-DB-AT-Motor mit Rechn., erst 3000 km, hellgelb, DM 17 500.– incl. MWSt. HÜLPERT & CO. VW-Porsche-Sportwagenzentrum, Dortmund-Berghofen, Schüruferstr. 65, Tel. 02 31 / 4 19 91. 60 591

BMW 2002, verk. Zylinder-Kopf kompl., Vergaser u. Verteiler, alles neu 550.– DM. **VW-Käfer-Motor,** S. u. S., 70 PS, DM 900.– zu verk. Suche Getr. u. H.-Achse 1302 oder Unfall-VW. Tel. 0 74 61 / 57 60. 60 579

Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte stets unter Angabe der Nr. an auto motor und sport, Stuttgart, Postfach 1042

„Der heiße Käfer-Tip" ANSA-SPEZIAL-SPORTAUSPUFFANLAGE





Typ California
für VW-Käfer ab 1300,
ab Baujahr 1965
DM 239,— incl. MwSt.
Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Postf. 46, T. 0 62 05/67 67, Telex 04 65 980
In Bielefeld: Auto-Exklusiv, Mühlenstraße 49, Telefon 05 21/6 59 89
Ansa-Anlagen sind nicht Typ-geprüft — Für TÜV-Abnahme übernehmen wir keine Gewähr

Start und Ziel sind nicht immer Anfang und Ende eines Rennens. Der Blick hinter die Kulissen des Automobilrennsports, wie ihn der Zaungast nie erhält, macht die tausend, teilweise erbarmungslosen Gesichter dieses internationalen Geschäfts sichtbar. Helmut Zwickl, ein fanatischer Freund dieses Sports, zeigt mit größter Sachlichkeit diese sonst unsichtbaren Kräfte in seinem Buch „Die Angst bleibt an den Boxen". 232 S., 24 Abb., Leinen DM 16,50. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370**

Geschwindigkeitsweltrekorde sind längst zum Nationalprestige geworden. Welche Riesensummen werden von den Industrien in diese rasanten Ungetüme gesteckt! Eine authentische Unterlage hat Paul Clifton mit seinem Buch „Die schnellsten Männer am Lenkrad" geschaffen. Er schildert die waghalsigen Versuche von 1899 bis 1965 mit allen Daten und technischen Details. 300 Seiten, 40 Fotos, Leinen DM 25,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370**

Alle Tricks und Finessen des Autofahrens vermittelt Richard von Frankenberg in seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens". Ein Leitfaden für alle, denen das zügigschnelle Fahren, vor allem auch in Grenzbereichen, am Herzen liegt. „Hohe Schule des Fahrens" lehrt Perfektion im Straßenverkehr — ein Buch aus berufener Feder! 212 Seiten, 86 Abbildungen, Ganzleinen, DM 16,50. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von **Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370**

Unvergessen: Jim Clark. Nach Fangio und Stirling Moss hat kein anderer den Autorennsport so nachhaltig beeinflußt. Clark setzte völlig neue Maßstäbe. Seine charakterliche, sportliche Eigenschaft und sein fahrerisches Können ließen ihn zum Maß werden, an dem heute im Automobilsport gemessen wird. Helmut Zwickl kannte ihn und seine Welt und fing sie im Buch „Jenseits von Schnell — das Leben von Jim Clark" ein. 130 Seiten, 32 Fotos, Leinen DM 10,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder per Post von **Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370**

Verschiedenes

Preissensation
CARELLO
Rallye-Scheinwerfer
Ø 195 mm, Fern o. Nebel
mit Abdeckkappe Komplett
mit Halogen- H3-Birne nur
Versand per NN.
DM 48,–
inkl.
MwSt
PS Der Siegerwagen der „Rallye Monte Carlo" 1972 war mit Ø 195 mm CARELLO-Scheinwerfern ausgerüstet
DEWE
Rennsportteile GmbH
46 Dortmund, Tel. 85 13 02
Evinger Straße 232

Spezialempfänger 198.– DM, Handfunk, 3 km, 89.– DM. Tel. 0 68 32 / 5 70. Heinz Minninger, 6641 Erbringen, Merchinger Str. 15. 60 581

Speedpilot, kompl., 250.– DM. Telefon 0 60 81 / 39 12. 60 557

Meine **Modellautosammlung** ist zwar schon recht ansehnlich, doch fehlen noch viele „ALTE SPIELZEUGAUTOS", an denen mein Herz hängt. Für schöne alte Modelle, jeglicher Größe, zahle ich gerne einen angemessenen Preis. Auf Ihre Antwort freut sich: Peter Ottenheimer, Langwattstr. 19, CH-8125 Zollikerberg/Schweiz, Tel. 01 / 63 95 65. 60 561

Stelle meinen Wagen (VW 1200) als Werbefläche zur Verfügung (Raum Ostfrld.). Ewald Möse, 2943 Werd.-Alt.-Groden 14. 60 627

4 Ronal 7J x 13, m. 185 Goodyear Grand-Prix, 5 Mon. gel. verk. Tel. 08 11 / 18 35 50 b. 16 Uhr. 60 628

Renault R 16 u. R 16 TS
Zu verkaufen: 4 Dunlop M+S-Spikes mit Felgen, 80%, DM 240.–; Weber-Tuning-Kit-Anlage + 15 PS für R 16 TS, Neupreis DM 1100.–, für DM 550.–; 1 Dyssi-B1-Kondensatorz.; 2 Koni, 2 Monroe-Load-Leveler billig zu verk. Tel. 0 64 45 / 71 01. 60 575

WESTAFRIKA
Mit dem Landrover auf den Spuren der alten Salz- und Sklavenkarawanen nach Bilma und Agades und weiter in den Pendjari-Nationalpark. Wer macht mit bei dieser Expedition durch Libyen, Niger, Dahomey und Togo? Fahrzeuge und Ausrüstung sind vorhanden. Bitte schreiben Sie an Gerd Schröder, 5 Köln 30, Tondernstr. 14, oder rufen Sie an unter 02 21 / 5 50 11 71 nach 19 Uhr. 60 560

Neuwertige Felgen (ATS-Leichtmetallfelgen 5,5 x 13 für Triumph Spitfire), 100 km gefahren, günstig abzugeben. M. Oehl, 51 Aachen, Kaiser-Friedrich-Allee 18. 60 577

VW Cabrio 1500, Bj. 70, 37 500 km, TÜV 12.73, m. Benzinstandheizung, VW-Sportfelgen 165/15, Radio, Halogenscheinw., VB 5200.– DM. **Motorrad JAWA 175 cm³**. Keßler, Lüdenscheid, Im Steilhang 7. 60 578

Autotelefon Bosch OF2, Bj. 70, 15 Kanäle, komplett, preisg. zu verk. Tel. 0 21 35 / 70 71. 60 580

Schalt- und Automatikgetriebe für alle Opel im Austausch, Renngetriebe.
Jetzt auch 5-Gang-Getriebe!
H. Hess, Opel-Dienst, 6101 Wixhausen, Frankf. Landstr., T. 0 61 50 / 79 40. 60 728

Verkaufe Modell-Schiff-TANKER, neuwertig, Länge 70 cm, für Funkfernsteuerung, Plastik, DM 30.–, im Original-Karton. Ulrich Marquart, 8520 Erlangen, Paul-Gossen-Str. 46. 60 698

Rückholdienst Österreich-Bayern
Abschleppwagen-Tieflader fährt jede Woche leer von Österreich zurück in den Raum Stuttgart – Heilbronn – Frankfurt, dabei können defekte oder beschädigte Pkws sehr preiswert zurücktransportiert werden. Tel. 0 71 41 / 3 13 92. 60 669

Prinz TTS-Zylinderköpfe, kompl., bearbeitet für Rennzwecke, zu verk., Preis VB. Zuschr. unt. Nr. 543. 60 536

Recaro-Idealsitz S, neuw., günst. zu vk. Tel. 0 89 02 / 7 50 ab 18 Uhr. 60 230

2 Doppel-Webervergaser, 40 Dcoe-28, DM 350.–, verk. Tel. 02 11 / 28 17 55. 60 126

Auto-Zubehör preiswert vom FVV, 2930 Varel. Gesamtkatalog AF 21 geg. DM 3,— in Briefm. o. NN.

NEU! Spezial-Katalog für Werkzeuge! Anfordern!
INTER-SHOP, 5 Köln 1, P.Box 101131, Abteilung 1

Tischtennistische ab Fabrik enorm preisw. Gratiskatalog anfordern! **Max Bahr.** Abt. 11 Hamburg-Bramfeld

DIE WERTANLAGE REICHSGOLDMÜNZEN NEUPRÄGUNG
900/000 Orig. Gewicht u. Goldgehalt. Preisl. frei. J. Dürr, 87 Würzburg, Bayernstraße 17

„Windschutzscheibe weg. — fahr' zu Neck!"
Spezial-Betrieb für Fahrzeugverglasung. Einbau sofort. Großes Windschutzscheiben-Lager. **5 Köln 1,** Friesenstraße 54—56, Ruf 02 21/21 42 01

Gutschein für neuen Katalog 72/73
Inhalt: Erläuterung unserer modernsten TV-überwachten Magnet-Bespurungsanlage 16/N8/S8 mm sowie Filmzubehör und viele Tips für Filmschnitt und Filmpflege.
mdaschmalfilmtechnik 75 Karlsruhe 21
Postfach 210203 Tel. 0721/573356

Kunstharze und Glasgewebe
Preisliste geg. DM –,30 Briefporto
B R U N O W E B E R , 5300 Bonn
Maxstraße 45, Tel. 0 22 21/65 10 02

ärger mit der werkstatt?
erste selbstschutzorganisation der autofahrer gegen schlechte und zu teuere reparaturen. bitte informationen anfordern.
schutzgemeinschaft der kraftfahrer
frankfurt/main **seilerstr. 16–18**
telefon: **291074/75**

Halogenset-weit + breit-kplt. H3 Kabel, Schalterrelais **DM 49,–**
Lederlenkräder-Nabe+Hupe **DM 89,—**
Haubensitzpelze ca. 56 x 125 cm eingefaßt + Halterung, Farbe: Gold, Sekt, Beige - Langhaar **DM 59,–**
dto. kurzhaar **DM 49,–**
so. typ. n. maß, **pr. a. Anfrage**
Dreipunktsicherheitsgurt 19,90 Stck.
Sporthelme DM 59,– integr. **a. A.**
Motorantenne, 12 V **DM 49,–**
Nußkasten, 24 tlg. Import **DM 59,–**
Drehzahlm. elektr. 4+6 Zyl. **DM 59,—**
Rallye-Kompaß m. Batt. **DM 19,–**
Schalensitz scheel-pr. je Type
Ronal-LM-Felgen Typgeprüft DMa.A.
„PS-Artikel" 6500 Mainz 21, Telefon: 0 61 31/4 04 96, An der Steige 22

Garagen

Fertig-Garagen
gewa typengeprüft!
Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B, Telex 875640, Ruf (02753)834

Achenbach
Einzel- u. Reihengaragen
Schwingtore
Hallen
Bitte Prospekte anfordern
Gebr. Achenbach Abt. 52
5930 Hüttental-Wdn. Tel. (0271) 73141

G A R A G E N
direkt vom Hersteller
52 Typen
ab 450,-
frei Haus
inkl. MwSt.
Overmann Garagen
7519 Eppingen, Tel. 07262/8415
Besichtigung auch sonntags v. 13-15 Uhr
Prospekt 223 anfordern

Fehlt die Garage?
Gugel, der erfahrene Faltgaragen-Spezialist, bringt als Neuestes die Zeltgarage, ohne baupolizeiliche Genehmigung selbst aufzustellen. Ersetzt die Festgarage vollkommen. Gratis-Katalog anfordern.
Gugelwerke F 11 78 Freiburg
Tel. (0761) 35001

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S
STAHLBETON **GARAGEN**
UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau EB GmbH, Verw. 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Fertiggaragen Schwingtore
SIEBAU Siegener Stahlbauten GmbH
591 Kreuztal
Tel. (02732) 521 · Postf. 250

FERTIG-GARAGEN
aus Asbestzement
überall Vertretungen
rapide
Prospekte anfordern
KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau, Abt. K, Telefon (02182) 2094

Stahl-garagen
formschön u. stabil
Schwingtore
Weisstalwerk Zimmer & Co.
5901 Niederdielfen Krs. Siegen · Postf. 4

Unterricht und Ausbildung

JR
TRAIN AND RACE IN ENGLAND with JIM RUSSELL
Write for full details and free colour brochure to:
JIM RUSSELL INTERNATIONAL RACING DRIVERS' SCHOOL.
Snetterton Circuit, Norwich, NOR.10X. Norfolk, England

Immobilienmakler · Hausverwalter
3monat. Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis des ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Schulung des Fahrlehrer-Nachwuchses
Nur ganztägige Lehrgänge! Mit Internat!
VERKEHRS-INSTITUT
Gemeinnütziger Verein f. Verkehrserziehung u. Sicherheit im Straßenverkehr e.V.
amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte
4812 Brackwede-Quelle, Haus Einschlingen
Ausbildungsstätte der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
Prospekt kostenlos! Telefon: Bielefeld 05 21 - 4 41 64

DEUTSCHES VERKEHRS-PÄDAGOGISCHES INSTITUT E. V.
Gemeinnützige und amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte.
VPI
Ausbildung zum Fahrlehrer
Weiterbildung zum Verkehrslehrer (VPI)
Ein eingespieltes Dozententeam bereitet auf Prüfung u. Praxis – in unserem, allen Erfordernissen gerecht werdenden Institut – fachgerecht vor. Anfragen bitte an: **Sekretariat: 7060 Schorndorf, Göppinger Str. 5-7, Tel. 07181/5538 od. 63933**

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher und interessanter **Lebensberuf** mit **hohen Verdienstmöglichkeiten,** gesetzlich geregelter Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenendschulung und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information an:
Amtlich anerkannte **FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF,** Lindemannstraße 22, Tel. 0211/662706

Ausbildung z. Fahrlehrer(in)
Im württ. Allgäu. Nähe Bodensee. Amtl. anerk. v. Innenministerium B./Württ.. v. Arbeitsamt u. v. Berufsförderungsdienst der Bundeswehr.
Fahrlehrerausb'stätte f. d. Bundesgebiet und Westberlin
Fahrlehrer-Fachschule Wangen im Allgäu
FL Rolf Robitschek, 7988 Wangen/Allgäu, Buchweg 9, Tel. 07522 / 66 61

FAHRLEHRER(-IN)
ein moderner und zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit.
FAHRLEHRER-FACHSCHULE **seela**, 33 Braunschweig, Tel. 0531/371091
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.
Verlangen Sie unverb. kostenl. Ausbildungsprogramm Z 172

Anzeigenschluß für Heft 23/72 ist am 20. 10. 1972

Das nächste Heft gibt es ab Mittwoch, 25. Oktober

Erster Test: Der neue BMW 520

Mit dem neuen 520, der als Nachfolger des 2000 zwischen den kleinen Vierzylindern und den großen Sechszylindern rangiert, versuchte



BMW, höheren Fahrkomfort mit der in München besonders geschätzten Sportlichkeit zu verbinden. Es gibt den 520 in zwei Versionen: mit einem 115 PS starken Vergasermotor und mit dem bekannten Einspritz-Triebwerk, das 130 PS leistet. auto motor und sport berichtet ausführlich über den neuen Mittelklasse-BMW und zeigt auf, ob er in seiner Klasse Maßstäbe setzen kann.

Mini aus Frankreich: Renault 5

Der neue Renault 5 zählt ohne Zweifel zu den vernünftig konzipierten kleinen Autos. In der Bundesrepublik wird er bisher noch nicht



angeboten – ob sich das Warten auf ihn lohnt, zeigt ein erster Testbericht im nächsten Heft von auto motor und sport.

Interview mit Bundesverkehrsminister Lauritzen

Es ist nicht ausgeschlossen, daß Lauritz Lauritzen, zunächst nur Verlegenheits-Verkehrsminister, auch in einer möglicherweise weiterhin bestehenden SPD-Regierung das Verkehrsministerium übernehmen wird. auto motor und sport unterhielt sich deshalb ausführlich mit Lauritzen und fragte ihn nach seinen verkehrstechnischen Konzeptionen.

Weitere Themen:

Großer Reifenvergleich: Mit welchen Reifen fährt man im Winter am besten? ● Museumsstück: auto motor und sport fuhr den Mercedes-Rennwagen W 196 ● Autosalon in Paris ● Welche Rolle spielt die Aerodynamik? ● Methoden und Technik der Verkehrspolizei ● Großes Reise-Journal ● Feuer auf dem Nürburgring ● Formel 1-Karriere selbst finanziert: Niki Lauda

Beim ADAC-Preis von Baden-Württemberg und Hessen in Hockenheim gab es eine Reihe krönender Abschlüsse: Mike Hailwood gewann die Europameisterschaft der Formel 2, Manfred Schurti den Goldpokal der Formel Super V und Leo Kinnunen die Gesamtwertung der Interserie.

Finnlands wohlhabendster Mann Antti Arnio Wihurr war nach Hockenheim gereist, um an der Seite seines nur 1,56 Meter großen Expreß-Chauffeurs Leo Kinnunen die Wiederholung der vorjährigen Interserie-Gesamtsiege auszukosten. Eine Genugtuung, die ihm das Jahr über etwa eine Million Mark wert war. Solche Aufwendungen nämlich hatte die Interserie-Saison erfordert, um 135 500 Franken, sechs der neun Rennen und endlich das Prädikat Interserie-Sieger 1972 zu gewinnen.
Liechtensteins erster Mann, Erbprinz von Faltzfein, unterzog sich mit einer Escorte von Schurti-Fans der vaterländischen Pflicht, dem erfolgreichsten Sportler seines Landes im letzten Decennium beizustehen: Manfred Schurti, der TÜV-Ingenieur des Fürstentums, hatte schon vor dem abschließenden Rennen in Hokkenheim den mit 20 000 Mark dotierten Goldpokal der Formel Super V sicher, wie er Wochen zuvor auch schon Castrol-Pokal und 15 000 Mark Siegprämie für sich buchen durfte. Um für den Fall vorzubeugen, daß Schurti auch noch den Endlauf in Hockenheim gewinnen sollte, hatte man vorsorglich ein Liechtensteiner Banner im Gepäck mitgeführt. War Schurti doch bei früherer Gelegenheit mit Schweizer Nationalfarben geehrt worden. In diesen Dingen sind Kleinstaatler eigen.
Die Vorkehrung freilich erwies sich als überflüssig. Helmuth Koinigg, Kaimann-Pilot und mit Formel 2-Plänen befaßter Wiener Ingenieur-Student, gewann ein bis aufs Messer geführtes Zwölf-Runden-Gefecht vor dem Briten Tom Pryce (Royale) und Schurti (ebenfalls Royale). Kennerth Persson, Vierter im Bunde vor Menzel (beide Kaimann), sorgte nicht minder für Leben im Feld. Zweimal drehte er sich und verlor 500 Meter auf die Spitze. Am Ende fehlten ihm wenige Wagenlängen.
Besseres als ein Formel 2-Rennen mit zwölf Grand Prix-Fahrern kann ein Publikum nicht erwarten. Der Veranstalter des Hockenheimer Oktoberfests ließ sich die Attraktion, den vorletzten Europameisterschafts-Lauf, einiges kosten. Emerson Fittipaldi gab – für fürstliches 20 000 Mark-Salär – Audienz. Doch er war nicht der einzige Renommierte. Ronnie Peterson drängte zur Krippe, Graham Hill lenkte seinen Jägermeister-Brabham zu Ausverkaufspreisen (halber Tarif) und bot fürs Geld mehr, als Fittipaldi gegönnt war. Von der pole position weg pilotierte der Brasilianer zwar seinen drei Jahre alten Lotus 69 stets vor oder hinter Tim Schenken an der Spitze. Dann aber: „Die Schaltung ging sehr schwer. Ich überdehte einmal den Motor und stellte den Wagen ab, als der Öldruck-Zeiger verrückt zu spielen begann", berichtete Fußgänger Fittipaldi nach seiner Rückkehr zur Box. Sein waidwunder Lotus tropfte neben der Piste vor sich hin, und Schenken zog bis zur 32. Runde unbeirrt seine Bahn.
Graham Hill dagegen, der mit einem Dreher während der Einführungsrunde den letzten Platz erobert hatte, stob durch das ganze Feld bis auf den fünften Rang. „Noch ein paar Runden mehr, und ich hätte mir auch Peterson (Dritter) und Wilson Fittipaldi (Vierter) gegriffen." Der Senior war zufrieden, es den Jungen gezeigt zu haben. Mike Hailwood, dem neunmaligen Motorrad-Weltmeister, hätte Hill dennoch den zweiten Rang nicht mehr abgejagt, der dem britischen Millionärssohn Formel 2-Europameisterschaft und A-Fahrer-Status einbrachte. Ein Ziel, das sich zu Saisonbeginn der Österreicher Niki Lauda mit dem March 722 gesteckt hatte. „Erst mußte ich nach dem Training meinen besseren Motor an Ronnie Peterson abtreten, dann verwechselte man meine Trainingszeit mit der Ronnies und stellte mich auf Startplatz 18. Endlich hörte mein Motor bei 8000 U/min zu drehen auf." Und so geht es nun schon das ganze Jahr. Gegen die halbe rush hour der Super V und die Krönungsfeier für Europameister





Mike Hailwood (Nr. 6) wurde Formel 2-Europameister und verschaffte sich Zugang zur besseren Gesellschaft der A-Fahrer. Viel Pech versperrte Niki Lauda (rechts mit seinem March-Kollegen Peterson) den Weg zu ähnlichem Erfolg.



Der technische Standard der aufgeladenen Chevy-Motoren — wie in Pilettes McLaren (Nr. 36) —

Oktoberfest

Hailwood blieben beide Interserie-Rennen über je 150 km brave Pflichterfüllung. Leo Kinnunen lag in beiden Halbzeiten vorn, Willibald Kauhsen vollbrachte mit verbrannten Händen (nach seinem Unfall am Nürburgring) und mit einem in fliegender Eile vervollständigten Versuchswagen aus Weissach, was man von den Turbo-Ungetümen gerne auf allen angelaufenen Rennstrecken erlebt hätte: Er unterbot mit 1:58,3 Minuten Jacky Ickx' absoluten Streckenrekord, aufgestellt mit dem Formel 1-Ferrari.

Die Interserie attraktiver zu machen, ihren Reiz für Publikum und namhafte Piloten der allerersten Garnitur zu erhöhen, war das Bemühen der Interserie-Organisatoren im Rahmenprogramm des letzten Laufes 1972. Gehaltserhöhung für die ersten Plätze schien ihnen ratsam, so daß im nächsten Jahr 20 000 Franken für den ersten, 15 000 für den zweiten, 12 000 für den dritten und 10 000 Franken für den vierten Rang geboten werden. Ein Startplatz in der ersten Reihe wird 2500, in der zweiten 2000, in der dritten 1500 Fanken wert sein. Und vor allem: Die Weltmeister des laufenden und zurückliegenden Jahres gedenkt man mit einem garantierten Zubrot von 10 000 Franken, Grand Prix-Sieger der zwei jüngsten Jahrgänge mit 6000 Franken, frühere Gewinner von Großen Preisen und die unter den ersten Zehn der Weltmeisterschaft 1972 placierten mit je 4000 Franken zu ködern. Ganz gewöhnliche Grand Prix-Piloten sind den Interserie-Veranstaltern immer noch um 3000 Franken willkommener als braver Interserie-Mittelstand. Fragt sich nur: Wer will das bezahlen? Da auch die Wagen (ein Fünfliter-Turbo Porsche für Privatkunden, wie ihn im nächsten Jahr unter anderen auch Kelleners erstehen will, erfordert wenigstens eine halbe Million an Jahresaufwand) stolze Preise haben, droht sich die Interserie zu einer argen Strapaze für spendenwillige Sponsors auszuwachsen. Wie es scheint, ist dies aber auch der einzig gangbare Weg zur Besserung. Helmut Luckner

Interserie, 1. Lauf: 1. Leo Kinnunen (Porsche 917 Turbo) 149,349 km in 44:31,3 Minuten, Durchschnitt 201,27 km/h, 2. Willibald Kauhsen (Porsche 917 Turbo) 44:57,8, 3. Teddy Pilette (McLaren-Chevrolet M8E Turbo) 45:49,4, 4. Georg Loos (McLaren-Chevrolet M8E) 45:49,8, 5. Chris Craft (Porsche 917–10) 46:32,4; 1 Runde zurück: 6. Reinhold Jöst (Porsche 908/3). **2. Lauf:** 1. Kinnunen 149,349 km in 44:16,5 Minuten, Durchschnitt 202,39 km/h, 2. Kauhsen 44:49,9, 3. Ganley (BRM) 45:18,2; 1 Runde zurück: 4. Craft, 5. Jöst, 6. Pesch (Porsche 917–10). **Schnellste Runde:** Kauhsen 1:58,3 Minuten, Durchschnitt 206,58 km/h.

Endstand der Interserie: 1. Kinnunen 135 500 Franken, 2. Kauhsen 109 200, 3. Kelleners 86 700.

Formel 2: 1. Tim Schenken (Brabham) 217,235 km in 1:7:22,7 Stunden, Durchschnitt 193,4 km/h, 2. Mike Hailwood (Surtees) 1:7:40,6, 3. Ronnie Peterson (March) 1:07:42,8, 4. Wilson Fittipaldi (Brabham) 1:07:43,1, 5. Graham Hill (Brabham) 1:07:65,5, 6. Ernesto Brambilla (March) 1:07:59,7, 7. Henri Pescarolo (Brabham) 1:08:13,8, 8. James Hunt (March) 1:08:18,1, 9. Niki Lauda (March) 1:08:30,3, 10. Jean-Pierre Jabouille (Alpine Renault) 1,08:49,0.

Stand der Europameisterschaft: 1. Hailwood 55 Punkte (Europameister), 2. Jaussaud 37, 3. Depailler 27, 4. Reutemann 26, 5. Morgan, Lauda je 23.

Formel Super V: Helmut Koinigg (Kaimann) 81,463 km in 28:28,9 Minuten, Durchschnitt 171,61 km/h, 2. Tom Pryce (Royale) 28:19,1, 3. Manfred Schurti (Royale) 28:29,6, 4. Kennerth Persson (Kaimann) 28:30,1, 5. Harald Menzel (Kaimann) 28:30,5.

Endstand im Goldpokal: 1. Schurti 57 Punkte, 2. Koinigg 46 Punkte, 3. Jaktlund 27 Punkte, 4. Persson 24 Punkte, 5. Arpiainen 21 Punkte.



erlaubt derzeit nur vorübergehend, den Turbo-Porsche (Nr. 11 Kauhsen) den Weg zu verlegen.





FOTOS: SEUFE

Schurti vor Koinigg, Persson, Pryoe und Menzel — beim Super V-Endlauf wechselten die Positionen ständig. Obwohl im Finale nur Dritter, gewann Schurti den Goldpokal und ließ sich von Liechtensteiner Landsleuten feiern.

Der letzte Blick

Wer sich für eines der neuen deutschen Autos entschlossen hat, muß mit beträchtlichen Lieferzeiten rechnen – besonders bei Mercedes: Die Produktion der neuen S-Reihe ist schon jetzt für acht Monate restlos ausverkauft.

Mercedes-Kunde

„Nicht so schlimm. Mein 170 V ist noch ganz gut in Schuß!"

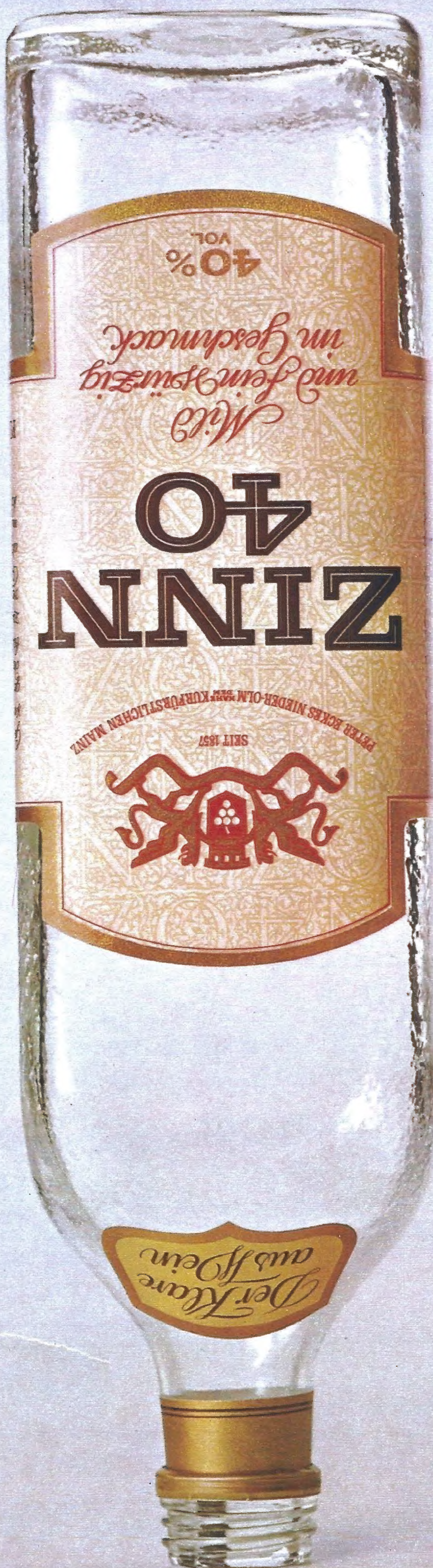
FOTO: BROZIO

auto motor sport

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. – Herausgeber: Paul Pietsch · Ludwig Vogel. — Chefredakteur: Reinhard Seiffert. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Verlagsdirektor Georg E. Ernst, Stellvertreter: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellvertreter: Helmut Erich. — Herstellung: (Stgt.) Hugo Herrmann, (Mchn.) Heinrich Regan. — Druck: Kindler & Schiermeyer Verlag GmbH, München. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). — Printed in Germany. — auto motor und sport erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „Motor Revue + Europa Motor", „Flug Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibus-katalog", „mot/auto-journal", „automodelle", „sport · auto" und „Der Motor-Test". Im Motor-Presse-Verlag GmbH „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „Ihr TÜV-Termin", „fiat fahren" und „Der Motor-Test". Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. – Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. – Einzelheft DM 1,80. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 10,80 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal bis vier Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 161 37. Bankkonto: Dresdner Bank AG Stuttgart 9 022 284. Anzeigenverwaltung: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 26. Gewerbl. Gelegenheitsanzeigen (einspaltig, kompreß): DM 10,20 (zuzügl. 11% MwSt.), private Gelegenheitsanzeigen DM 5,– + DM –,55 MwSt. = DM 5,55. Stellengesuche nur DM 2,50 + DM –,28 MwSt. = DM 2,78 für 1 mm Höhe bei 48 mm Spaltenbreite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 4,50 incl. MwSt. Private Gelegenheitsanzeigen aus dem Ausland nur nach Vorauszahlung. Gewerbliche Chiffre-Anzeigen des Fachhandels sind mit einem „H" gekennzeichnet.



Beilagenhinweis: Jeweils einer Teilauflage der vorliegenden Ausgabe wurden Prospekte der Firmen HFL, Hamburg; Institut Mössinger, Zürich; Reinhard, Stuttgart, und Motorbuch, Stuttgart, beigefügt.



Gebrauchsanweisung
für diesen Klaren:
Schmecken —
und nicht kippen.

Denn dieser Klare ist aus Wein,
und deshalb
kippen Kenner nur die Flasche.



ZINN 40 – zum Kippen zu schade

HERBERT LEUPIN



FILTER